

Il y a cent ans, Adrien de Gerlache  
hivernait avec la Belgica en Antarctique

De Officiersmess te Oostende

L'Amiral Jean Brasseur-Kermadec  
Verviers 1914 - Paris 1992

41e jaargang - 41e année nr. 250 - '98/1

# NEPTUNUS

## *Marine*





# NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving  
van 500,- BEF.  
op onze bankrekening  
nummer 473-6090311-30  
van NEPTUNUS, Oostende.

## BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend  
abonnement** van 750,- BEF.  
nemen, wat  
overeenstemt met de  
werkelijke kostprijs van  
het tijdschrift of nog beter...  
een **weldoend abonnement**  
aan 1.000,- BEF.



## «NEPTUNUS»

41e jaargang - 41e année nr. 250 - '98/1

### **Directeur - Directeur:**

L. Delprat - Rue Landuyt, 124 - 1440 Braine-le-Château

### **Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:**

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

**Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Marine.**

**Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Marine.**

Driemaandelijks Maritiem tijdschrift - Revue Maritime trimestrielle

Editeur: ASBL Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende

Uitgever: VZW Neptunus,

Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,-BEF - Prix par numéro 150,- BEF

Abonnement: 500,-BEF (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: "Goekint Graphics", 8400 Oostende

In België gedrukt bij "Goekint Graphics", 8400 Oostende

Copyright 1997 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende

Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever:

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.



# INHOUD SOMMAIRE

nr. 1 april 1998  
avril

Il y a cent ans, Adrien de Gerlache hivernait avec la Belgica en Antarctique par CPF(e.r.) P. Van Damme	2
De Officersmess te Oostende door Historicus P. Vandenabeele	7
Quarante-quatre ans après celui du "Titanic"... Le naufrage de l'Andréa Doria par J.-M. de Decker	9
Elektronische Zeekaarten door KVK R. Cardijn	13
Copenhagen, ou l'heureuse désobéissance de Nelson par CPC J. Lucarelli	18
Wielingen Klasse fregatten krijgen uitgebreide modernisering door G.A.H. Toremans	23
Strong Resolve - 98 brengt strijdkrachten uit 25 landen samen Onze marine aanwezig met BNS Wandelaar en BNS Bellis door G.A.H. Toremans	26
Aspects anecdotiques: Les plaques commémoratives maritimes belges en France par P. Eygenraam	28
L'Amiral Jean Brasseur-Kermadec Verviers 1914 - Paris 1992 par L. Nyssen Président du comité d'hommage	31
Woorden uit de zeemanskist: Platvoet door wijlen IOM(b.d.) J.-B. Dreesen	35
Nato's Multi Nationaal Logistiek Commando (MNLK) getest tijdens Radiant Support 97 door G.A.H. Toremans	36
Leadership door CPF BEM G. Vanlerberghe	38
De Belgische Marine Schilders Les Peintres de Marine Belge	40
The Kingdom of Belgium et sa Marine par Saint Bernard du Spuikom	42
Les Emirats Arabes Unis-E.A.U.: Short Data Card	45
De Panneschuit IV De afwerking van de put door Modelbouwclub "Disseltje"	46

Panorama Maritime L'avant-port d'Ostende relié par pipeline à la zone industrielle? Oostende port de croisières par H. Rogie	51
Nice to know	55
Info Marine	59

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle  
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift  
L. Delprat

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef  
W. Bosteels

Photos - Foto's  
J. Camps - V. Corbett Brock - F. Philips  
G. Toremans - L. Van Ginderen

Lay-out  
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction  
J.-P. Duperry

Dienst publiciteit - Service publicité  
V. Segaert - C. Cappon

Administratie - Administration  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique  
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806.666

Service vente et abonnements  
Verkoop- en Abonnementendienst  
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30  
500 BEF jaarlijks 750 BEF beschermend  
annuel protecteur  
1.000 BEF weldoend  
bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration  
Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-Cl. Liénart  
Président - Voorzitter: L. Delprat  
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise  
Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste  
Beheerders - Administrateurs:  
W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, R. Desaegeer,  
F. Devinck, G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie,  
J.C. Vanbostal, P. Van Damme, E. Van Haverbeke,  
G. Vanlerberghe, E. Wets



# IL Y A CENT ANS, ADRIEN de GERLACHE HIVERNAIT AVEC LA BELGICA EN ANTARCTIQUE

**I**l est incontestable que l'expédition menée par Adrien de Gerlache et son équipe scientifique il y a cent ans dans l'Antarctique à bord de la Belgica représente un travail de pionnier.

L'expérience acquise devait servir de modèle et établir les normes dont s'inspireraient les expéditions ultérieures qui devaient parfaire la connaissance du 6<sup>e</sup> continent.

Au point de vue scientifique l'hivernage de la Belgica en 1898-1899 est toujours considéré de nos jours comme une des expéditions polaires des plus fécondes.

Les dix volumes "Expédition Antarctique Belge. Résultats du voyage du SY Belgica en 1897-1898-1899 sous le commandement de A. de Gerlache de Gomery. Rapports scientifiques publiés aux frais du Gouvernement Belge" restent un ouvrage de qualité scientifique exceptionnelle et sert toujours de références aux spécialistes des régions polaires.

Avec la Belgica débutait en fait l'exploration scientifique du dernier continent. Pour la première fois une équipe scientifique multidisciplinaire et internationale hivernait au delà du cercle polaire antarctique et récoltait systématiquement une impressionnante moisson de données relatives à la faune, la flore, la météorologie, la glaciologie, l'océanologie, le géomagnétisme, la topographie et la bathymétrie.

Adrien de Gerlache est né à Hasselt le 2 août 1866; il suit d'abord les cours de l'Ecole Polytechnique à Bruxelles qu'il interrompt pour s'orienter vers la marine. Après plusieurs embarquements à bord de navires belges et étrangers il obtient

son diplôme d'Officier au Long Cours. En 1890 on le retrouve à la Marine de l'Etat. La routine du service des malles Ostende-Douvres ne l'enthousiasme pas beaucoup, il rêve d'horizons lointains, l'Antarctique l'attire.

A cette époque le mystère qui entoure encore ce continent presque inconnu devait fasciner le jeune homme qui avait certainement été influencé par les récits des premières découvertes et fait naître en lui le rêve qu'il va croire pouvoir réaliser: participer à la grande aventure de l'exploration de la Terra Incognita Australis.

En 1894 il envisage de monter sa propre expédition, le public réagit favorablement mais la Société Royale Belge de Géographie se montre réticente, tout comme d'ailleurs le Gouvernement Belge qui préférerait soutenir la politique congolaise. Autre stimulant au projet d'Adrien de Gerlache, les injonctions du 6<sup>e</sup> Congrès International de Géographie (Londres 1895) visant à compléter l'exploration de l'Antarctique avant la fin du siècle.

Récolter les fonds nécessaires à l'expédition, 300.000 fr, devait jusqu'au départ et encore après relever du cauchemar. Finalement le Gouvernement accorde un subsidie qui couvre la moitié du budget, la Société Royale Belge de Géographie lance une souscription qui rapporte 100.000 fr. D'autres initiatives diverses et de généreux donateurs permettent de couvrir la différence.



Le choix du navire se porte sur le trois-mâts Patria un phoquier norvégien de 250 tonneaux mesurant 34,6 m de longueur et 7,5 m de largeur. A titre de comparaison les caractéristiques du A962 Belgica sont: tonnage 835 tonneaux, longueur 50,9 m, largeur 10 m.

L'acquisition du Patria se fait en février 1896, coût 70.000 fr. Après un grand entretien, divers aménagements et le renforcement de la coque le Patria est rebaptisé Belgica. On y embarque 160 tonnes de charbon dont 40 tonnes sont prévues pour le chauffage et 40 tonnes de vivres.

L'équipage sera recruté en partie en Belgique en partie en Norvège.



L'équipe scientifique sera elle, internationale. L'effectif complet comporte 24 personnes.

Le personnel de l'expédition se présente comme suit:

Adrien de Gerlache Commandant, Chef de l'expédition

Georges Lecointe 1er Officier, Commandant en second.

Roald Amundsen, norvégien, 2e Officier.

Jules Melaert, belge, 3e Officier.

Henry Somers, belge, 1er Mécanicien.

Max Van Ryselberghe, belge, 2e mécanicien.

Henry Arctowski, polonais, géologue, océanographe, météorologue.

Frédéric Cook, américain, médecin et photographe.

Emile Danco, belge, physicien et géographe.

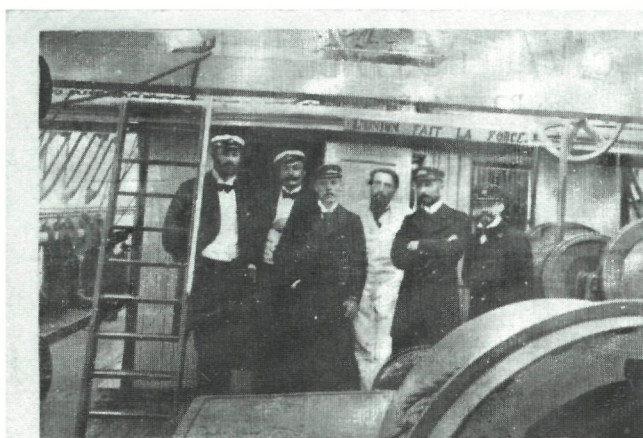
Emile Rackovitza, roumain, zoologue et botaniste.

Antoine Debrolski, polonais, assistant météorologue.

Pour compléter l'équipe, il y a en plus un Chef Cuisinier, un Maître d'hôtel et 11 matelots.

**16 août 1897.** Tout est fin prêt, la Belgica appareille en grande pompe d'Anvers. A la sortie de l'embouchure de l'Escaut une avarie de moteur l'oblige à faire relâche à Ostende jusqu'au 21 août. Le voyage se poursuit via le Golfe de Gascogne, une escale à Madère. Les alizés trop faibles rendent le transit de l'Atlantique long et monotone. Le passage de l'équateur le 6 octobre apporte quelques distractions, la plupart de l'équipage dont la moyenne d'âge est de 28 ans va être initié au cérémonial du baptême.

Ce jour là, la température à l'intérieur du navire monte à 55° C, en prévision du séjour en zone polaire, il avait été soigneusement isolé et calfeutré.



L'équipage de la Belgica

**22 octobre.** Rio de Janeiro est en vue, l'accueil y est extrêmement chaleureux, Frédéric Cook, le médecin américain rejoint le bord. Poursuivant son voyage la Belgica fait escale à Montevideo, s'engage ensuite dans le Détroit de Magellan et atteint le 1er décembre Punta Arénas (Chili). A cette époque la ville la plus méridionale de notre planète. Ici éclate un incident disciplinaire, 3 matelots, un mécanicien et un cuisinier quittent le bord, l'effectif total de l'expédition est réduit à 19 personnes.

Le voyage se poursuit direction Ushuaia (Argentine), capitale de la Terre de Feu et endroit mythique entre le monde habité et la Terra Incognita Australis. Au mouillage en rade de Lapaitae a lieu le dernier soutage au charbon.

**1 janvier 1898.** L'ancre est levée, à l'approche d'Harberton, Cook veut absolument étudier les indiens Onas, tribu en disparition. Le soir même en pleine tempête le navire s'échoue, la marée est à la baisse ce qui va encore aggraver la situation. La manœuvre des machines en arrière toute ne donne aucun résultat. Doucement le navire commence à gîter sur tribord. Les vagues deviennent de plus en plus fortes et la coque tosse violemment contre le récif. L'équipage craint le pire, l'expédition va-t-elle se terminer dramatiquement ici? Après des efforts inouïs pour se dégager, de Gerlache entreprend une

ultime tentative, 30 tonnes de matériel et d'eau potable sont jetés par dessus bord. Le flot revient, les vagues harcellent toujours la coque et soudain le navire se dégage et peut évoluer vers les eaux libres. La Belgica est sauvée! Toutefois il faut refaire provision d'eau douce et procéder à quelques réparations au cours de deux escales non prévues. Ces événements dramatiques vont souder l'équipage et c'est une équipe homogène qui va pouvoir affronter les terribles rigueurs de l'hivernage qui les attend.

**14 janvier.** C'est le grand et le vrai départ. Cap est mis sur les Iles Shetland du Sud et la Baie de Hugues. Le projet est de découvrir un passage entre la Baie de Hugues et la Mer de George V qui borde le continent antarctique. Le 19 ils voient leur premier iceberg. Le 20 en position 62°11 S et 61°37'W, la terre est en vue. Le lendemain ils identifient l'île Snow.

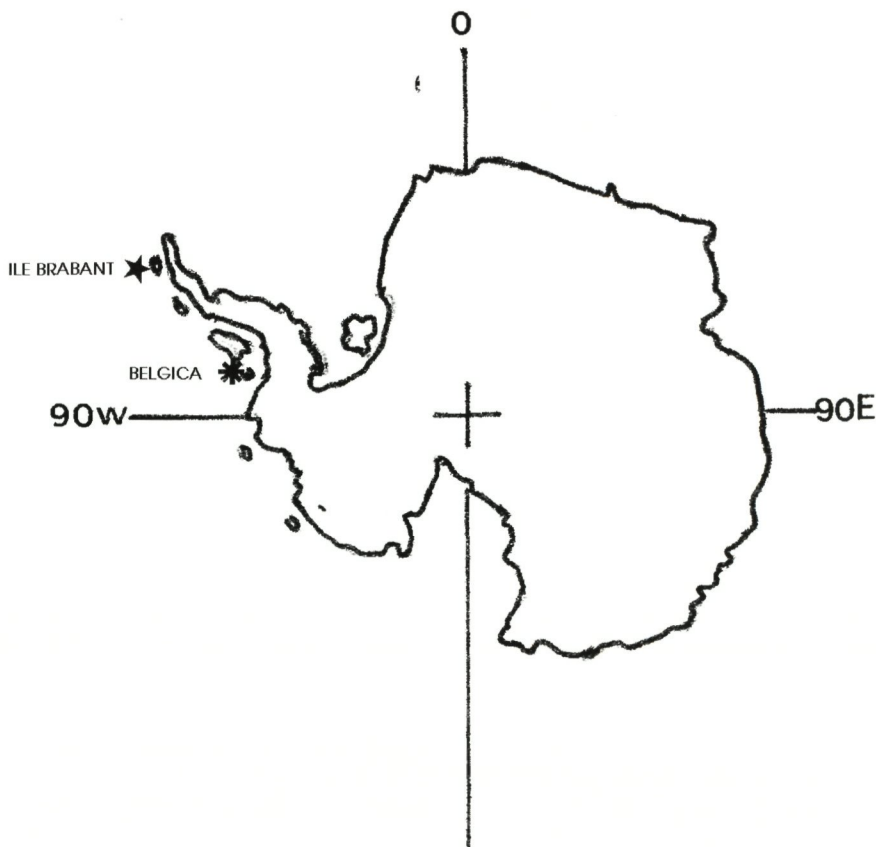
**22 janvier.** Nouveau drame, le matelot norvégien Wiencke, en pleine tempête tente par dessus le bastinage de dégager un dalot qui empêche l'évacuation de l'eau de mer accumulée sur le pont. Il tombe à l'eau mais parvient à saisir la ligne de loch. L'état de la mer ne permet pas d'afaler une embarcation. Le commandant en second G. Lecointe retenu par un cordage plonge et essaie d'agripper le malheureux, cette tentative hallucinante échoue, Wiencke



disparaît dans les flots. Il sera la première victime de l'expédition. Cook qualifiera l'intervention de Lecointe "with a bravery impossible to appreciate".

Initialement le plan d'action conçu par de Gerlache pour réaliser son projet scientifique "...était de consacrer la première année à une reconnaissance dans la mer George V, où Weddell avait atteint le 74<sup>e</sup> parallèle, de faire voile ensuite vers la Terre Victoria et d'y hiverner avec trois de mes compagnons, tandis que la Belgica irait se réapprovisionner à Melbourne". Comme nous le verrons les circonstances devaient quelque peu modifier ce plan.

**27 janvier.** L'expédition commence l'exploration de la région située au nord de la Terre de Graham, elle y découvre un détroit, ce sera le Détroit de Gerlache, orienté au sud-est et toute une série d'îles qui seront répertoriées, mises en carte et par la suite baptisées pour commémorer des membres de l'expédition, des mécènes et des lieux géographiques de notre pays. Ainsi on retrouve un Cap Neyt baptisé en hommage au premier souscripteur de la liste financière. Une baie non mentionnée sur la carte deviendra la Baie Brialmont. Dans l'archipel des îles découvertes on trouve, l'île de Liège, de Gand, l'île de Brabant, l'île d'Anvers. Sur la Péninsule Antarctique une montagne deviendra la Terre de Danco



pour perpétuer le souvenir du scientifique qui devait décéder quelques mois plus tard. Une autre petite île sera baptisée l'île Gaston d'après le nom du frère d'Adrien, deux autres recevront le nom de sa mère et de sa soeur, l'île Emma et l'île Louise.

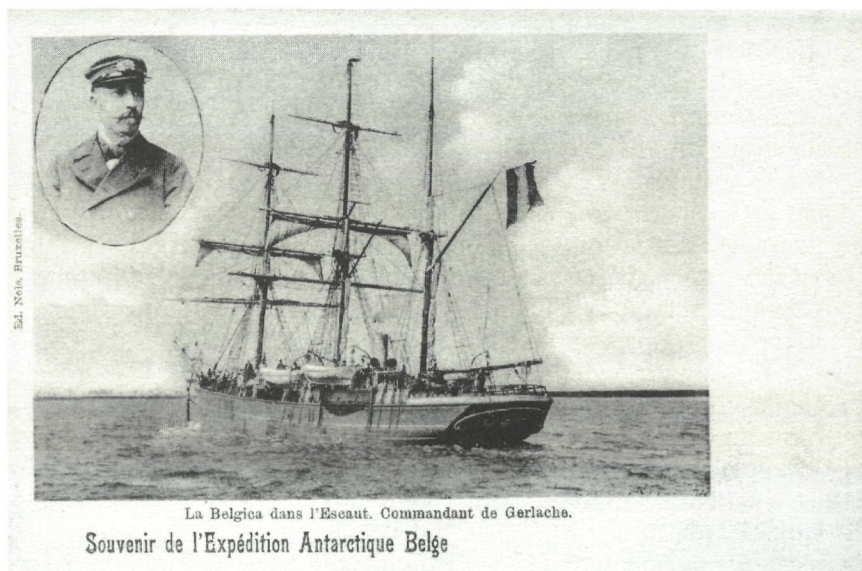
La première semaine de février la région côtière est explorée plus en détail, d'autres baies et criques se verront encore attribuer des noms familiers tel la Baie Charlotte, nom de la fiancée de Georges Lecointe.

Un chenal important sera baptisé La Plata, geste de gratitude envers le Gouvernement Argentin pour son assistance lors du voyage de retour. La traversée du détroit se poursuit via le Cap Anne en direction ouest et on arrive en vue du Canal de Schollaert. La Belgica dépasse ensuite l'île d'Anvers avec ses magnifiques Monts Osterrieth et après l'île Wiencke elle se dirige droit sur le Canal Neumayer.

Pendant toute cette période des relevés topographiques sont effectués à terre et à bord. L'équipe scientifique effectue des sondages et des chalutages. Des échantillons d'eau de mer, de glace et de roche sont également recueillis. La mise en carte de tous les relevés prend quelque temps et le 8 février la Belgica se trouve face au grand océan.

En comparant les nouveaux relevés avec les cartes marines de l'époque on s'aperçoit qu'à certains endroits la Belgica naviguait sur la terre, par contre, certaines positions à terre où furent effectuées des observations se situaient sur la carte, en mer.

Il faut dire qu'à l'époque, les cartes de ces régions avaient été établies d'après les renseignements fournis



La Belgica dans l'Escaut. Commandant de Gerlache.  
Souvenir de l'Expédition Antarctique Belge



par les pêcheurs et les chasseurs de phoques et de baleines. Renseignements transmis verbalement aux géographes qui les consignaient sans pouvoir les contrôler.

En ce qui concerne la faune et la flore la collecte est également impressionnante. Racovitza, zoologiste et botaniste, identifiera et étudiera les particularités des différentes espèces de manchots. Il collectera quantité d'insectes microscopiques et de mouches sans ailes, le plus gros deviendra le Belgica Antarctica. Parmi les poissons catalogués on note le Gerlache australis et le Racovitza glaciales. Pour ce qui est de la flore, la récolte est un peu moins abondante mais comprendra nombre de mousses, lichens et algues.



Les observations glaciologiques ont permis de déterminer comment se forment, évoluent et disparaissent les icebergs. Le comportement des baleines, cachalots et des phoques a aussi été consigné de manière minutieuse.

Toutes ces découvertes se font dans un paysage féérique, Adrien de Gerlache écrira "Le panorama qui se déroule sous nos regards, et que nuls autres yeux n'ont jamais contemplés, est d'une grandeur farouche(...). Le soleil couchant prête à ce monde nouveau un aspect surnaturel et merveilleux."

L'expédition va ensuite se déplacer pour aller explorer la région située entre la Terre de Graham et l'île Alexandre I.

**15 février.** Passage du cercle polaire antarctique, cap au S20W. Le lendemain au sud-est de l'île Adélaïde la position estimée est 67° 40' S 69° 55' W. Ensuite c'est l'île Alexandre I qui est en vue, celle-ci avait été découverte par le russe Fabian von Bellinghausen en janvier 1821.

**18 février.** de Gerlache décide de pénétrer dans la banquise, vraisemblablement il cherche un passage qui puisse l'amener le plus sud possible. La navigation devient de plus en plus difficile, la glace se disloque sous le poids du navire, le moteur doit à de nombreuses reprises développer sa puissance pour fendre la banquise.

La décision de de Gerlache de faire du sud ne semble pas avoir été partagée par les scientifiques qui brûlent d'impatience de mettre à jour leurs observations. De plus, comme l'hiver austral est très proche, cette décision signifie irrémédiablement un hivernage de la Belgica.

**7 mars.** En position 71°26' 85°44'W c'est l'immobilisation complète, une immense étendue de glace entoure le navire prisonnier.

Immédiatement, le Commandant prend les dispositions qui s'imposent pour l'hivernage. Pour éviter la perte de chaleur le navire est entouré d'un mur de neige, une bâche est tendue sur le pont, des espaces sont aménagés pour le travail des scientifiques, des routines qui règlent la vie à bord sont promulguées.

Tous ces préparatifs occupent l'expédition pendant tout le mois de d'avril. La température est -26°. A la mi-mai un léger dégel fait dériver banquise et navire, nouvelle position 71°36'S. A la fin mai la banquise est à nouveau complètement gelée. A la lumière de la lune la Belgica ressemble à un navire fantôme. Le programme d'observations continue de plus belle; mesures magnétiques, observations météorologiques, étude des nuages.

**5 juin.** Emile Danco décède suite à une affection cardiaque. Un trou est creusé dans la glace et la dépouille mortelle est immergée dans la banquise. Le moral est au plus bas, pour la seconde fois les couleurs sont en berne.

La nuit polaire attaque non seulement le moral mais aussi le physique, tout le monde est malade; anémie, scorbut, dépression, affection cardiaque. Le médecin du bord, Frédéric Cook, fait des prodiges, il oblige de manger de la viande de pho-

que et de manchot et organise des cures de lumière et de chaleur à l'intérieur du navire. Un matelot quitte le bord et s'enfuit dans la neige sur la banquise en criant qu'il retourne chez lui. Avec beaucoup de difficultés il est ramené à bord.

A chaque tempête de neige le navire est à moitié enfoui et doit être dégagé par l'équipage épuisé et malade.

**21 juillet.** Le pavillon est hissé à bloc, Fête Nationale oblige, le soleil réapparaît et apporte son réconfort à tout l'équipage qui sable le champagne pour l'occasion.

A la fin du mois de juillet le froid est très vif: -30° avec des minima de -37°. Les travaux scientifiques interrompus en grande partie par la nuit polaire reprennent.

Le navire est infesté de rats embarqués en clandestins à Punta Arenas. Ils ne semblent pas être incommodés par le froid glacial et comme ils n'ont rien d'autre à faire que de manger et se reproduire, c'est ce qu'ils font. L'équipage ne parviendra pas à se débarrasser de ce fléau.

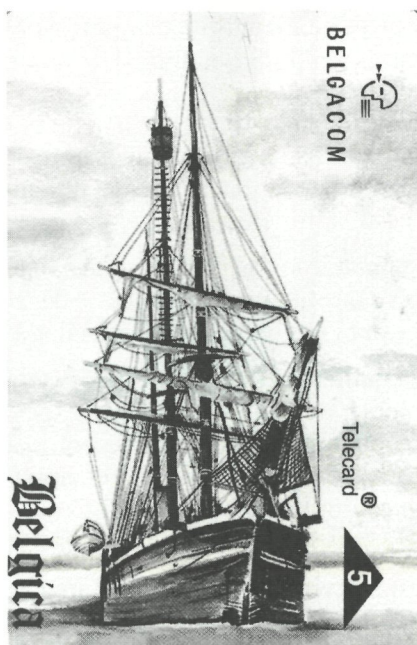
**25 août.** Deux matelots se perdent sur la banquise, on ne les retrouvera que le lendemain, presque morts de froid.



**8 septembre.** Il fait -43°. A partir du 20 septembre le dégel commence. En octobre des espaces sans glace apparaissent mais le navire reste prisonnier de la banquise.

**31 décembre.** La Belgica se retrouve en position 70° 03' S 85°20'W, on constate que le navire en dérivant avec la banquise a parcouru plus de 1300 milles.





**1 janvier 1899.** Faute de pouvoir se dégager à temps des glaces, de Gerlache envisage la possibilité d'un nouvel hivernage. Le médecin estime que cette situation sera fatale à quatre hommes au moins.

Pour atteindre un endroit navigable, l'équipage va pendant tout le mois de janvier, à la scie et à l'explosif dégager un chenal, mais catastrophe, le chenal se rétrécit et finit par s'obstruer rendant les efforts déployés inutiles.

Début février, une légère houle est perçue à bord, la couche de glace se fend, l'espoir renaît, l'équipage se remet au travail, plein d'ardeur. Enfin le 11 février le navire est dégagé, la machine est balancée.

**13 février.** La Belgica dérive, mais la lagune où elle se trouve ne présente aucune ouverture vers les eaux libres. Pendant un mois il faudra attendre parmi d'énormes blocs de glace qui rebondissent contre la coque que se dessine une ouverture. Début mars la Belgica se trouve à 3 milles de la mer libre.

**14 mars.** Un an, un mois et un jour après s'être engagé dans la banquise le navire est enfin libre et peut entreprendre le voyage de retour, direction Punta Arenas. La dérive totale a été de 1700 milles.

**23 mars.** En position 56° 28'S 84° 46'W la sonde relève une profondeur de 4800 mètres, un record absolu de l'expédition.

Alors que le navire contourne la Terre de Feu pour pénétrer dans le Détroit de Magellan, il est pris dans une très violente tempête dans la nuit du 26 au 27 mars, il s'en est fallu d'un cheveu qu'il ne fasse naufrage sur les récifs.

A Punta Arenas atteint le 29 mars, Roald Amundsen et deux de ses compatriotes quittent le bord et rejoignent leur pays par leurs propres moyens.

Le 4 avril arrivait en Belgique un télégramme laconique

"Belgica" signé de Gerlache.

Le 14 août la Belgica après réparations quitte Buenos Aires pour accomplir la traversée de l'Atlantique à la voile, faute d'argent et de combustible. Le 30 octobre ils sont à



Boulogne sur mer pour arriver à Anvers le 5 novembre 1899 où les attend un accueil triomphal. Le voyage avait duré 717 jours? En parcourant aujourd'hui le journal de bord de la Belgica on imagine difficilement les conditions pénibles et parfois dramatiques dans lesquelles s'est déroulée cette expédition.

A côté de l'exploit maritime tout à fait exceptionnel, le bilan scientifique est lui aussi impressionnant, les connaissances acquises par l'équipe scientifique dans les différentes disciplines serviront de base à l'établis-

sement de l'écosystème polaire austral.

Les études du comportement humain dans des conditions hostiles et extrêmes serviront aux expéditions qui par la suite devaient continuer l'oeuvre entreprise par la Belgica. L'expérience acquise permettra à Cook de devenir un explorateur célèbre, il aurait atteint le pôle nord en avril 1908. Amundsen atteindra lui le pôle sud en décembre 1911.

Le retentissement à l'étranger fut enthousiaste et considérable, peut-être plus qu'en Belgique. En 1900 une publication étrangère "Nation" rend un magnifique hommage à l'expédition: "The highest praise is due to the Belgica party for extracting from such an unfavorable environment all that their opportunities permitted, with persistent courage and endurance".

Cette notoriété ne s'est pas atténuée au cours du temps, il y a quelques mois lors du "Belgica Centennial Symposium" tenu à l'Université de l'Etat de l'Ohio à Columbus USA, le congressiste Ted Heckatorn déclarait au sujet de la Belgica. "The international character of the staff set a remarkable precedent for expeditions that might be studied for Twenty-First Century spaces voyages".

#### Bibliographie.

A. Jacobs. Adrien de Gerlache. Neptunus, mei 1981.

M. Brent. L'Antarctique et la Belgique. Labor.

W. Herbert. Les déserts polaires. Flammarion.

WWF. L'Antarctique. Panda 16-1985.

K. Swiers. L'Antarctique. Artis-Historia.

F. Demoor. Als het aan de wetenschap ligt. Knack 1989.

F. Demoor. Papy heeft een boot. Knack 1989.

F. Demoor. De ontdekking van de zuidpool. Knack 1997.

CPV (e.r.) P. Van Damme



# DE OFFICIERSMESS te Oostende

## Ligging

De officersmess is gelegen aan het 3de en 23ste Linieregimentsplein. Het gebouw maakt deel uit van het complex Kazerne Bootsman Jonsen.

De kazerne ligt op de Hazegraswijk ten noorden van het Maria Hendrikapark, opgericht op een deel van de wallen van de vroegere vesting.

Het betreft een vierzijdig complex ten noorden begrensd door de Lijn-draaiersstraat, ten oosten door de Graaf de Smet de Naeyerlaan en ten zuiden en ten westen door het Maria Hendrikapark.

De officersmess zoals we ze vandaag kennen, is slechts een restant van een groter geheel, dat doorheen de 20ste eeuw aan belangrijke veranderingen onderhevig was. De gebouwen van de kazerne omvatten in hun oorspronkelijke vorm (1909) een hoofdgebouw dat met de officersmess en de onderofficiersmess verbonden was door een galerij, de oude gebouwen van de hospitaalkazerne en de bijgebouwen.

Het oorspronkelijke inrichtingsplan leert ons dat de officersmess bestond uit een kelderverdieping, met daarin opgenomen de keuken, de wasserij en voorraadmagazijnen, het lokaal met de brander van de centrale verwarming en de kolenopslagplaats.

Op de benedenverdieping bevonden zich de kleedkamer van de officieren, de rook- en vergaderzaal, de kleine eetzaal, het bureau van de huishoudofficier, het bediendenvertrek en het toilet voor de officieren.

Op de eerste verdieping bevonden zich het salon met de eetzaal, de kamer van de huishoudofficier, een



bediendenvertrek, een lokaal voor het muziekkorps en een kamer voor de planton.

Op de tweede verdieping bevonden zich de magazijnen en mansardekamers voor de kok en het bedieningspersoneel.

Een grote ommuurde tuin achter de mess vervulde de inrichting van de officersmess.

## Geschiedenis van het kazerne-complex

De bouw van de militaire kazerne op de wijk Hazegras gaat terug tot het begin van de 19de eeuw. Het was tijdens het Hollandse Bewind (1815-1830) dat de wijk een uitgesproken militair karakter verkreeg.

De oorspronkelijk gebouwde kazerne bestond uit de "Caserne-hôpital" (Hospitaalkazerne) gebouwd tussen 1817 en 1823, de "Grande Caserne" (Grote Kazerne) gebouwd in 1818 en de "Petite Caserne" (Kleine Kazerne) eveneens gebouwd in 1818.

Daarbij een viertal buskruitmagazijnen en het arsenaal (1820). Het arsenaal werd door brand vernield in

maart 1865 en afgebroken in april 1866.

Het kazernecomplex stond bekend als de "Caserne du Hazegras".

Pas in het begin van deze eeuw werd gedacht aan de bouw van een nieuwe moderne kazerne

De plannen van deze nieuwe kazerne werden getekend door de Brugse architect LOUIS DELACENSERIE (1838-1909).

Het begin van de bouwwerken situeert zich in de maand april 1909, de afwerking van de officersmess situeert zich in het jaar 1911.

## De architect

Louis Delacenserie was de zoon van een uit Wallonië afkomstige aannemer. Hij studeerde aan de Brugse Academie en werd in 1862 laureaat van de "Prijs van Rome".

Hij volgde in 1870 J.B. Rudd op als stadsarchitect in Brugge en bleef in die functie tot 1892. Delacenserie speelde een belangrijke rol in de restauratiepolitiek van het Brugse stadsbestuur. Hij realiseerde tal van res-



tauraties in Brugge onder meer het Stadhuis, de westgevel van de O.L.-Vrouwekerk en de Heilige Bloedkapel.

Onder zijn belangrijkste eigen creaties zijn te vermelden: het stadhuis in Diksmuide (1877-1880), het Centraal Station in Second Empirestijl in Antwerpen (1895-1898) en de SINT-PIETERS EN PAULUSKERK in Oostende (1901-1905, beschermd bij K.B. van 30 december 1960).

De nieuwe kazerne in neo-stijl op de wijk Hazegras met o.a. de officiersmess was dus eveneens van zijn hand.

Waarschijnlijk betreft het één van zijn laatste realisaties, want Delancenserie overleed in Brugge op 2 september 1909.

In de kazerne lag het 3de Linieregiment gekazerneerd. Na W.O. I kreeg

de kazerne de benaming "Kazerne Generaal Mahieu". Mahieu had het 3de linieregiment tijdens de oorlog geleid en was gesneuveld.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de kazerne een tijd door de Engelse troepen gebruikt (tijdens de oorlog door de Duitse bezetter).

Het was de Belgische Zeemacht die na W.O. II de kazerne zou betrekken. De kazerne kreeg voortaan de naam "Bootsman Jonsen", een Belgische marineonderofficier die sneuvelde op 12 september 1944 bij de Scheldegevechten voor de bevrijding van Antwerpen.

Door talrijke verbouwings- en vernieuwingswerken staat de officiersmess er thans wat geïsoleerd bij.

Het gebouw op de hoek van de Lijn-draaiersstraat en de Graaf de Smet de Naeyerlaan - thans gebruikt als turnzaal - is in feite identiek met het gebouw van de officiersmess. Het

werd echter geslecht tot de hoogte van de eerste verdieping, waardoor het zijn "grandeur" volledig heeft verloren.

Hoewel de officiersmess werd aangepast aan de noden van moderne bruikbaarheid, straalt het nog steeds een sfeer van grootsheid uit.

Voor al de eetzaal op de eerste verdieping oogt indrukwekkend.

**Patrick Vandenabeele**  
**Historicus (¹)**

(¹) De gegevens met betrekking tot het ontstaan van de eerste kazerne werden ons welwillend afgestaan door de heer Daniël Farasyn, lic. historicus, waarvoor onze oprechte dank.

## Heropening All Ranks Mess te Oostende

Op 20 maart ll. had, na ongeveer één jaar van verbouwingswerken, de plechtige heropening plaats van de gloednieuwe All Ranks Mess.

In bijzijn van tal van genodigden was de eer aan Generaal Majoer Devignon, Chef van de Divisie Infrastructuur van de Generale Staf en de Stafchef van de Marine Divisieadmiraal Verhulst om, zoals naar aloud gebruik, de driekleur door te knippen.

Buiten een ingrijpende facelift van zowel binnen- als buitenkant van het 90 jarige complex zijn er toch nog enkele merkwaardige infrastructuurwerken gebeurd.

Zo onder andere een gloednieuwe keuken, ingericht volgens de nieuwste (strengere) normen kan deze de hoogste capaciteit aan.

Het bovenste gedeelte van de Mess (2de verdieping), eens door de brand verwoest, werd volledig omgebouwd naar een luxueuze VIP ruimte. 5 appartementen en een suite staan klaar

om belangrijke gasten op te vangen. Zowel gelijkvloers als 1ste verdieping werden volledig gerenoveerd.

Met de zowat 50 Mio aan verbouwingswerken is dit beslist een van de belangrijkste investeringen in dit complex uit de laatste decennia.

Dit prachtig resultaat, welke beslist de Directie Militaire gebouwen ten goede komt, heeft dit prachtig gebouw beslist in eer hersteld en haar gewapend met trots een tweede eeuw te beginnen.





# Quarante-quatre ans après celui du "Titanic"...

## LE NAUFRAGE DE L'ANDREA DORIA

Depuis la sortie sur les écrans du film le plus cher du monde, **TITANIC**, personne ne peut plus ignorer comment périt le 15 avril 1912, au cours de sa première traversée de l'Atlantique, suite à une collision avec un iceberg, l'"Insubmersible" château flottant qui était le fleuron de la White Star Line.

On eut pu penser, que lorsqu'après la seconde guerre mondiale, les paquebots se virent équipés du radar mis au point par les militaires, un tel drame ne pourrait plus se produire, que le danger de collision en mer serait désormais écarté. C'était sans compter avec les défaillances techniques et les erreurs humaines.

Depuis cette époque survinrent plusieurs incidents de ce genre, dont le plus spectaculaire et le plus meurtrier fut celui impliquant les transatlantiques "Andrea Doria" et "Stockholm", deux navires modernes pourvus de toutes les installations techniques de repérage, en juillet 1956.

"La mer toujours recommencée..." écrivait Paul Valéry!

Au matin du 26 juillet, une nouvelle secoua toutes les salles de rédaction du monde: "Catastrophe maritime dans la brume! Deux paquebots se heurtent au large de la côte américaine. 2.300 passagers en danger de mort. Le paquebot italien gravement avarié. Tout l'Atlantique alerté. L'"Andrea Doria" sombrera-t-il?".

Les non-initiés se posèrent aussitôt la question: "Quel navire est-ce donc que cet "Andrea Doria"?"

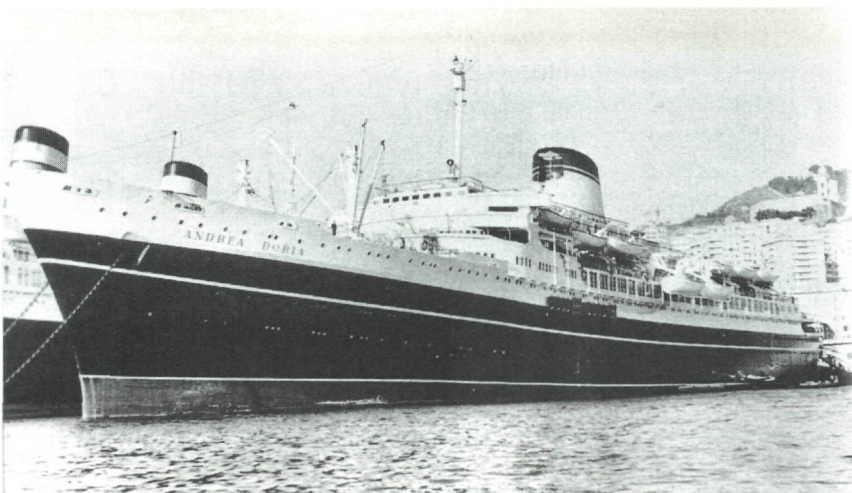
Il s'agissait du plus grand et du plus beau bâtiment de la flotte de commerce italienne d'après guerre, un paquebot de 30.000 tonnes de la Compagnie Italia de Gênes, sorti de chantier en 1952. Ses turbines développant 35.000 cv lui permettaient de franchir l'Atlantique à la vitesse de 23 noeuds.

Ses propriétaires avaient voulu faire oeuvre de prestige témoignant de la renaissance de l'Italie après la guerre. Ils avaient réussi. Au point que certains se demandaient si le "Doria" devait être considéré comme un navire et, ensuite, comme un musée ou l'inverse. Dans l'ambiance de luxe et de raffinement qui régnait à bord, les 1.250 passagers que pouvait embarquer le navire ne pouvaient garder de leur traversée qu'un souvenir ébloui. Ce géant s'était toujours bien comporté; le mal de mer était, disait-on, inconnu à bord.

Le second paquebot impliqué sans la collision n'avait rien à envier au "Doria" en ce qui concernait le confort et l'agrément. Il s'agissait du "Stockholm" de la ligne Svenska America. Jaugeant 22.165 tonnes, c'était un bateau élégant et racé pourvu d'un équipement très moderne, pouvant accueillir 548 passagers: l'orgueil de la marine marchande suédoise.

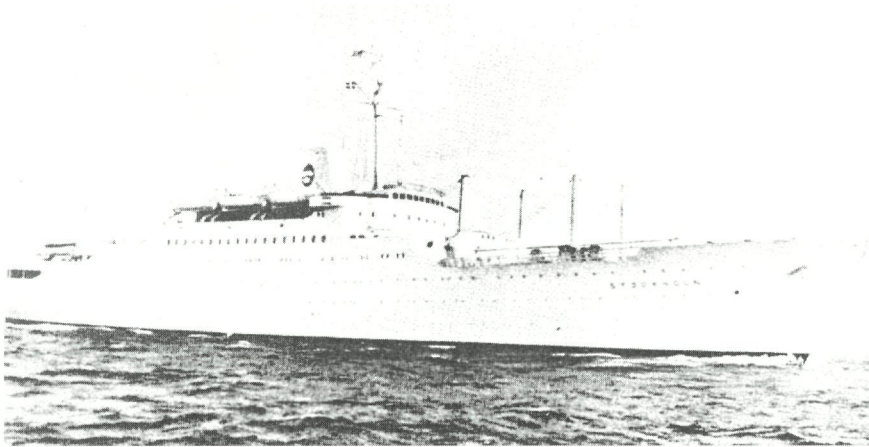
Le 17 Juillet 1956, le "Doria" avait quitté Gênes à destination de New-York avec 1134 passagers et 575 hommes d'équipage. Son commandant, Piero Alamai songeait avec un rien d'amertume que cette croisière, sa 51e, était sa dernière à bord du navire. Pour lui, l'heure de la retraite était imminente.

Est-ce parce qu'il avait tellement confiance dans son navire ou pour ne pas troubler la quiétude des passagers qu'il négligea de faire appliquer le



L'Andrea Doria





Le Stockholm

règlement qui veut qu'un exercice général d'évacuation doit avoir lieu dans les vingt-quatre heures du départ du port? Un exercice au cours duquel tous les passagers devaient endosser des gilets de sauvetage et être fixés sur la place qu'ils devaient occuper dans les canots. Il y en avait seize à bord.

### Des tables somptueusement garnies

Les six premiers jours de navigation n'avaient pas apporté le plus petit coup de mer. Le voyage avait été un glissement continu. Le 25 Juillet, dernier jour de mer, une grande fête d'adieu était prévue: cocktails, dîner, bal de gala. Le lendemain à midi, on mettrait le pied sur le sol des Etats-Unis.

A l'heure où les passagers s'asseyaient devant les tables comptueusement garnies, le "Stockholm", commandant Gunnar Nordersen (45 ans d'expérience en mer) quittait les quais de New-York à destination de Copenhague et prenait une route qui devait passer à l'est du bateau-feu de Nantucket, avant de mettre le cap sur l'Europe.

Le Commandant Calamai ne participa pas aux festivités. Depuis qu'ils étaient entrés dans une zone de brume, il arpentait le pont derrière l'officier de quart et l'homme de la barre. A tout hasard, il fit verrouiller les portes des compartiments étanches du navire. On n'est jamais trop prudent!

Il n'avait fait réduire la vitesse que de peu. A cause d'un coup de vent survenu à la fin du voyage, il avait une heure de retard sur l'horaire et ses passagers espéraient bien arriver à l'heure prévue. Sans compter que, le lendemain matin, 200 dockers devaient se présenter à l'appontement du "Doria" pour décharger 400 tonnes de fret, plus de 500 malles et cantines, 10 automobiles et 1.754 sacs de courrier. Que le paquebot soit là ou non, ils devaient être payés. En outre, le navire coûtait extrêmement cher en combustible; il consommait 10 à 11 tonnes de mazout par heure passée en mer.

Le capitaine du "Stockholm", lui, s'était retiré dans sa cabine après s'être assuré que tout était en ordre et avoir demandé qu'on le prévienne lorsque Nantucket serait en vue. Le troisième officier Calsten-Johansen avait pris le quart et vérifiait le bon fonctionnement des feux de navigation chaque fois qu'il passait d'un côté de la passerelle à un autre. La corne de brume hurlait ses appels dans une purée de pois d'un gris sale.

### Navire non identifié droit devant

Vingt minutes après que le "Doria" eut passé le bateau-feu de Nantucket, lorsqu'apparut sur écran de son radar un écho minuscule, à peine perceptible, le second, Franchini pensa tout d'abord qu'il indiquait un navire qu'ils allaient rattraper, mais il se rendit bientôt compte que l'écho

indiquait un bâtiment venant en sens inverse. Il se trouvait à 17 milles, 4 degré sur tribord.

Le Code de la Mer spécifie que lorsque deux bâtiments se dirigent l'un vers l'autre, ils doivent chacun abattre sur tribord. Mais le commandant Calamai préférait, si cela s'avérait nécessaire, battre sur bâbord vers la haute mer que sur tribord vers la terre et les hauts-fonds. De toute manière, il avait la conviction qu'il y avait assez de place pour que les deux navires puissent se croiser sans problème par tribord.

Vers 22 heures, un écho parut sur le radar du "Stockholm" signalant un navire à 12 milles de distance à 2 degrés sur bâbord. Elle se réduisit bientôt à 10 milles. Dès lors, Carlsten ne quitta plus l'écran de son radar des yeux.

A 23 heures 03, l'écran indiqua que le navire n'était plus qu'à 4 milles. Quelques minutes plus tard, il était à 2 milles. Le commandant Nordersen ayant édicté une règle impérative: ne jamais laisser un bâtiment s'approcher à moins d'un mille, Carlstens fit virer le paquebot de 20 degrés sur tribord afin d'augmenter la marge de sécurité.

Le "Doria" aperçut le "Stockholm" au moment où celui-ci commençait à l'abattre sur tribord. "Il tourne, il vient vers nous" hurla Franchini à l'adresse du commandant Calamai. Celui-ci n'en crut pas ses yeux. "A bâbord toute" ordonna-t-il à l'homme de barre.

Au même moment, Carlstens réalisa ce qui se passait. Un navire se présentait brusquement par le travers de sa proue à quelques centaines de mètres. Il se rua sur son transmetteur d'ordre, cria "En avant toute" et ordonna à l'homme de barre de virer à bâbord.

Bâbord, bâbord, tribord, tribord?

On discuta beaucoup sur ce point, plus tard, devant la Cour de New-York. Aucun des capitaines, ni de leurs officiers ne varia d'une ligne dans ses déclarations. Un parti se souvint d'avoir observé l'autre navi-



re à tribord, tandis que l'autre soutint l'avoir vu à bâbord. Et tous prétendirent avoir parcouru des routes parallèles et opposées. Des témoignages contre d'autres témoignages. Il n'y avait plus de preuve disponible. Le livre de bord du "Doria" avait disparu.

### Le Choc...

Quoi qu'il en fut, il n'y avait plus rien à faire. L'impossible se produisit. Malgré l'immensité de l'Océan, deux navires se trouvaient au même endroit en même temps. A 23 heures 09, un choc d'une extrême violence fit taire l'orchestre du "Doria" et les passagers des deux navires. Un bref silence qui fut ensuite déchiré par des cris de peur et de douleur.

L'étrave du "Stockholm", coupante comme un rasoir, renforcée en vue de la navigation dans les eaux chargées de glace, avait pénétré par tribord avant la coque du "Doria". Le suédois, moins haut sur l'eau que l'italien avait arraché son bordé en dessous des superstructures de la passerelle sur quinze mètres de long

et dix mètres de haut. La mer se précipita dans la brèche.

Très vite le paquebot italien prit de la gîte sur tribord. Cinq cents tonnes d'eau de mer s'étaient engouffrées dans les soutes à mazout pratiquement vides en cette fin de voyage. La turbine bâbord n'était plus en état de marche. Tant que la gîte ne dépasserait pas 15 degrés, les cloisons étanches s'élevaient jusqu'à hauteur du pont tiendraient. Mais, la gîte dépassa bientôt 20°. Le "Doria" était condamné comme l'avait été le "Titanic" quarante-quatre ans plus tôt.

Si seulement on pouvait mettre les passagers en sécurité. Mais, des treize grands canots de sauvetage qui, au total, pouvaient embarquer 1.600 personnes, les huit de bâbord étaient devenus inutilisables à cause de l'inclinaison du bâtiment sur l'eau.

### S.O.S....

Dès l'instant où les passagers, dont l'énorme majorité ne se doutait encore de rien, seraient alertés, la panique se déchaînerait. On n'avait pas procédé à l'exercice d'évacuation

obligatoire. On se battrait pour gagner une place dans une des embarcations. C'était la crainte essentielle du capitaine Calamai. Aussi, sans hésiter, fit-il lancer un S.O.S. demandant aide à tout navire se trouvant dans les parages. Presque au même instant, le "Stockholm" en faisait autant.

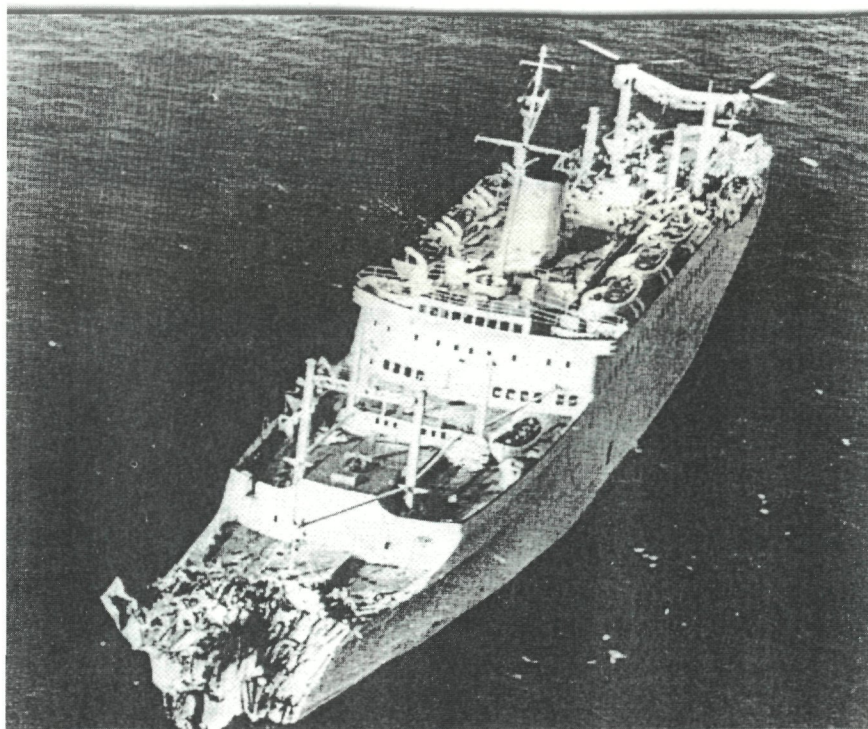
Une minute plus tard, la station centrale de surveillance côtière alertait toutes les autres stations de la côte est. Gardes-côtes et bateaux de sauvetage reçurent l'ordre d'entrer en action. Par bonheur -si l'on peut dire- le sinistre n'avait eu lieu qu'à cent milles de la côte.

Le premier à répondre à l'appel fut le paquebot français "Ile de France" qui avait, la veille, quitté le port de New-York juste avant le "Stockholm". Il fut suivi par les transports de troupes américains "William Thomas" et "Johan Kelly", le cargo norvégien "Lionne", etc.

Entre-temps, à bord du "Doria", les passagers s'étaient rendu compte de la situation. Comme l'avait redouté le commandant Calamai, c'était la panique! Dans les couloirs et sur les ponts régnait une cohue indescriptible. Des passagers couraient comme fous en tenue de nuit, tandis que d'autres remplissaient des valises. Certains, prostrés, refusaient de bouger: il fallut les hisser de force à l'air libre, aux points de ralliement qui avaient été désignés pour permettre l'évacuation du navire.

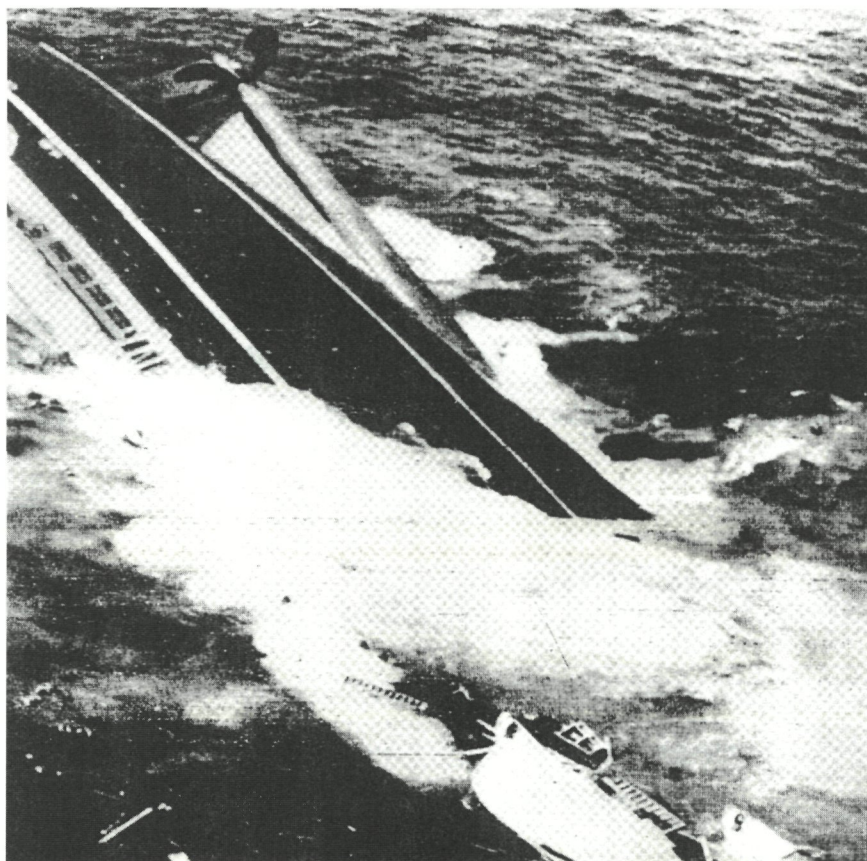
Et ce qu'on craignait arriva: on se battit pour gagner une place dans les embarcations insuffisantes pour évacuer tout le monde. L'équipage ne réussit à redevenir maître de la situation que grâce aux canots envoyés sur les lieux.

A 5 heures du matin, il ne restait plus à bord du "Doria" que le commandant Calamai et onze volontaires. La gîte atteignait 40 degrés, ce qui ne laissait plus aucun espoir de sauver le navire. A 5 heures 30, celui-ci fut abandonné. Une heure plus tard, il se coucha sur le flanc. A 6 heures 50, il disparut complètement, coulant par environ septante mètres de fond.



Le Stockholm après l'abordage





#### La fin ...

Pendant plusieurs jours, des gerbes de bulles continuèrent à éclore à la surface des flots.

En comparant les listes de départ et celle des rescapés, on fit les comptes. Il y avait cinquante manquants, noyés ou tués dans la collision.

L'affaire fut portée devant les tribunaux américains, mais le procès ne dura guère, les compagnies impliquées étant tombées d'accord pour offrir une indemnité importante aux victimes ou à leurs ayants-droits, qui s'empressèrent d'accepter plutôt que d'attendre des années l'issue d'une interminable procédure.

Se rejetant la lourde responsabilité, les commandants firent match nul. Il n'y eut aucune sanction. On conclut finalement qu'un des radars était en cause. Celui du "Doria" ou celui du "Stockholm"? Était-il déréglé ou avait-il été mal interprété? Ces points restèrent dans l'ombre. Le seul coupable qui ait fait l'unanimité contre lui fut le brouillard.

Le "Stockholm", réparé, continua ses traversées de l'Atlantique trois ans durant. En 1959, il passa sous pavillon allemand et poursuivit sa carrière sous le nom de "Völkerfreundschaft" ("Amitié des Peuples"). Le

capitaine Nordensen fut amené à commander un autre bâtiment. Quant au commandant Calamai, il ne reprit plus la mer, "cette mer, disait-il amèrement, que j'ai aimé dès mon enfance et durant toute ma vie et que je hais maintenant".

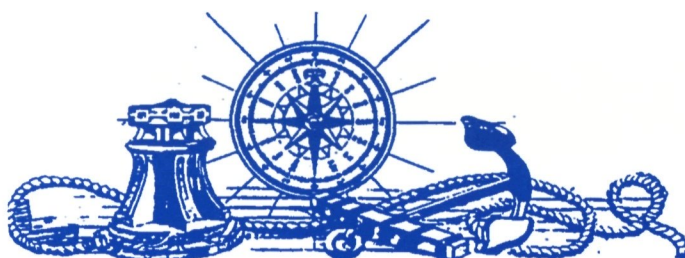
Aujourd'hui, le "Doria" continue à dormir par 70 mètres de fond à une cinquantaine de milles au sud de Nantucket. Le lieu de la catastrophe est signalé par une bouée rouge, surmontée d'une cloche.

Périodiquement, des plans ambitieux pour le renflouer et pour récupérer les trésors qu'il renferme sont annoncés, puis finalement abandonnés en raison des multiples problèmes techniques et juridiques que soulèvent ces opérations.

Seule a pu être remontée la grande statue de bronze, grandeur nature, d'Andrea Doria, l'illustre amiral génois du XVI<sup>e</sup> siècle. Elle se dresse actuellement dans le patio d'un grand hôtel de Floride.

Il est, dès lors, plus que probable que le paquebot portant son nom ne revoie jamais la lumière du jour et qu'il continuera à dormir pour toujours sur le fond de l'Océan.

**J.-M. de Decker**





# ELEKTRONISCHE ZEEKAARTEN

## Inleiding

De papieren kaart en de hieraan gerelateerde nautische publicaties, waarmee we vertrouwd zijn, worden als vanzelfsprekend beschouwd. Men staat meestal niet stil bij de organisatie en het systeem dat werd opgebouwd om de zeevarende dit produkt te verstrekken en om hem ook regelmatig van de nodige correcties erop te voorzien. De huidige papieren zeekaarten zijn een produkt van de internationale samenwerking tussen de verschillende nationale hydrografische diensten. Gezien de nauwkeurigheid en de betrouwbaarheid van de gegevens die erin verwerkt zijn, geldt *de papieren zeekaart nog steeds als de wettelijke norm*. De technologische ontwikkelingen op het gebied van de informatica en de verbeterde positienuwkeurigheid van de moderne plaatsbepalingssystemen, waaronder GPS en DGPS, plaatsen ons voor nieuwe mogelijkheden: de elektronische kaart. Digitale kaartsystemen hebben een grote toekomst vermits zij in aanzienlijke mate kunnen bijdragen tot het verbeteren van de veiligheid en de efficiëntie van de navigatie. Dit voordeel kan enkel en alleen benut worden indien de kaartgegevens in deze systemen *ten minste dezelfde graad van veiligheid en betrouwbaarheid* garanderen als de papieren kaarten die ze moeten vervangen.

Onder elektronische kaart verstaan we een computerbestand waarin alle relevante kaartgegevens, die nu voorkomen in de papieren kaart, in digitale vorm opgeslagen zijn. Deze

data worden ingevoerd in de computer van een display unit, dat deze gegevens samen met positie-informatie afkomstig van een plaatsbepalingssysteem als een beeld van de zeekaart op een kleurenscherm presenteert.

## Functionaliteiten van de elektronische kaarten

Uit deze definitie blijkt dat we niet alleen een vertoning van de zeekaart op een beeldscherm willen: we hebben ook behoefte aan een aantal functionaliteiten, die gebaseerd zijn op deze voor de papieren kaart, en liefst meer mogelijkheden bieden dan de papieren kaart. Deze functionaliteiten zijn:

- route planning
- route monitoring
- voyage recording

Zowel systemen voor vector als raster kaarten kunnen beschikken over faciliteiten om route informatie te vertonen en navigatieberekeningen toe te laten (grootcirkelnavigatie, loxodromen, bearing en distance berekeningen,...). Faciliteiten om een deel van de kaart uit te vergroten (inzoomen), het oprollen (scrolling) van het kaartbeeld en om op een eenvoudige wijze toegang tot het kaartfolio toe te laten, kunnen ook voorzien worden.

### a Route planning:

Activiteiten voor route planning kunnen sterk vereenvoudigd worden door het gebruik van degelijke elektronische kaartsystemen.

- Waypoints en een bibliotheek met routes kunnen eenvoudig gegeneerd, gewijzigd en terug opgeroepen worden.
- Routes kunnen gemaakt worden met grootcirkels en loxodromen.
- De route kan vertoond worden op verschillende kaartschalen om de afstand tot gevaren te controleren.
- Koersen en afstanden kunnen automatisch berekend worden; bovendien kan een automatische of semi-automatische interactie met stroomtabellen assisteren bij een betere route planning.

### b. Route monitoring:

- De elektronische kaart is het ideale middel om posities van o.a. GPS, LORAN, inertieële navigatiesystemen continu te vertonen.
- Deze informatie wordt in real time vertoond en laat in combinatie met de vorige posities toe de beweging van het schip correct te evalueren.
- Het is evident dat er een risico bestaat voor teveel vertrouwen in het systeem: ten allen tijde moet men zich bewust zijn van de accuraatheid van de vertoonde informatie.

Zo is DGPS nauwkeuriger dan de oorspronkelijke opmetingen voor vele kaarten. GPS met selectieve availability geeft een positie op een honderdtal meter nauwkeurig.

LORAN heeft variabele fouten.

Een degelijk navigatiesysteem zal, hetzij als onderdeel van het elektronisch kaartstelsel, hetzij onafhankelijk ervan doch wel gekoppeld aan dit kaartstelsel, informatie van ver-



schillende navigatiesystemen (met inbegrip van log en gyro) onderling vergelijken om een waarde van accurateheid van de vertoonde positie aan de gebruiker te verstrekken.

#### c Voyage recording:

Scheeps- en machinelogboeken vormen samen met de papieren kaart en de daarop verwerkte gegevens/plots een voyage record. Deze informatie is vooral van belang bij een incident of ongeval en juist daarom zijn er strenge wettelijke bepalingen om deze documenten te bewaren.

De elektronische kaart moet dus, als vervanger van de papieren kaart, in staat zijn om de navigatie informatie op te slaan (en deze later terug te vertonen) gedurende de voorgaande 8 uur, met inbegrip van scheepspositie en koers op tijdsintervallen van maximaal 1 minuut.

Een specifieke vereiste is dat het onmogelijk moet zijn deze data te manipuleren of te wijzigen.

### **Raster en vector formats**

**D**e data die kaartinformatie omschrijft kan opgeslagen worden in raster of vector format (dit mag niet verward worden met de keuze van het medium waarin de informatie wordt opgeslagen, zoals bvb. een floppy of een compact disk, die onafhankelijk is van de keuze van raster of vector format).

*a. Raster format:* Raster kaarten worden geproduceerd door het digitaal inlezen (scanning) van het beeld van een papieren kaart: het gaat hier ofwel om de kaart zelf of de stabiele kleurbasissen die gebruikt worden voor de kleurdruk van de papieren kaart. De digitale data file die hieruit resulteert kan dan in een elektronisch navigatiesysteem vertoond worden, met inbegrip van de scheepspositie afkomstig van een navigatiesysteem. Het grote voordeel van deze kaarten is dat, gezien ze een exacte kopie zijn van de papieren originelen, ze vertrouwd zijn bij de gebruiker, die niet geconfronteerd wordt met nieuwe of gewijzig-

de kaartsymbolologie. Anderzijds, juist omdat de data die hier vertoond worden enkel een elektronische kopie is van de originele papieren kaart heeft dit beeld geen intelligentie en kan dus niet ondervraagd worden.

Voorbeelden van rasterkaarten zijn: **N.O.A.A. en ARCS**

*b. Vector format:* Vector kaarten worden samengesteld door aan elk object van de originele papieren kaart een aantal waarden toe te kennen, die opgeslagen worden in een gelaagde (layered) object-georiënteerde digitale database. Zo kan bvb. een dieptelijng opgeslagen worden als een bepaalde vorm waaraan een specifieke diepte wordt toegewezen. Andere tekeninformatie kan, bvb. de kleur en de dikte van de contourlijng omvatten. Deze tekeninformatie wordt door de processor die deel uitmaakt van het elektronisch kaartstelsel vertaald in een beeld.

Vector format systemen bieden de mogelijkheid de informatie in lagen of "layers" te presenteren, zodus heeft de gebruiker een zekere flexibiliteit in de selectie van welke kaartinformatie hij wil vertoond zien m.a.w. hij kan een volledig kaartbeeld selecteren of een op maat gemaakte kaart bekomen a.h.v. een door hemzelf uitgevoerde selectie van de gewenste data.

Gezien de kaartdata opgeslagen zijn als tabellen met kaartinformatie, bieden vector data systemen een "intelligentie" die niet inherent is aan een raster scan systeem. De vectorkaart is intelligent in zulke hoedanigheid dat de systemen die ervan gebruik maken, geprogrammeerd kunnen worden om alarmeringen te geven voor gevaren gerelateerd aan de beweging eigen schip.

De gebruiker kan ook objecten in de kaart ondervragen om aldus informatie te bekomen die opgeslagen is in de kaart database, doch niet op het scherm vertoond wordt.

De produktie van vector data kaarten is moeilijk, vergt veel tijd en is zeer duur, de verificatie van deze gegevens is een aanzienlijke uitdaging. (in vergelijking met een raster scan kaart).

Een voorbeeld van een vectorkaart is het ECDIS-format (Electronic Chart Display and Information System), dat door de IMO werd gekozen.

### **Overzicht van elektronische kaartsystemen**

#### a. Huidige situatie

De huidige markt voor elektronische kaarten wordt overspoeld door een grote verscheidenheid van data sets in zowel raster scan als in vector format waarvan de betrouwbaarheid niet gegarandeerd is. De gebruiker wordt dus zelf opgescheept met het probleem om veilige en betrouwbare elektronische kaartdata te kiezen.

Verscheidene privé-ondernemers hebben vrij vlug het gat in de markt gevonden en kaarten van verschillende hydrografische diensten gedigitaliseerd. Soms gebeurde dit mits officiële toestemming, meestal echter niet. Bovendien hebben deze firma's destijds, bij gebrek aan vaste normen en specificaties van het IMO, dikwijls hun eigen format ontwikkeld. Sommige facetten i.v.m. veiligheid werden hierbij over het hoofd gezien.

Gebruikers die vertrouwd zijn met de papieren zeekaart, zullen het dikwijls moeilijk vinden om de kwaliteit van die niet-officiële produkten te evalueren gezien ze noch de tijd, noch de nodige expertise, noch de uitrusting hebben om de inhoud, de nauwkeurigheid en de betrouwbaarheid ervan te evalueren. Dit is zeker het geval voor vector data waar niet alleen de presentatie van de elektronische kaart van belang is maar ook de functionaliteit binnen het geïntegreerd navigatiesysteem die bepaalt of alle operationele en veiligheidsbepalingen worden gerealiseerd. Het is vooral in het domein van de data-verwerking en de verificatie van deze gegevens dat de hydrografische diensten een garantie bieden.

In tegenstelling tot de hydrografische diensten zijn er zeer weinig (indien er zijn) commerciële producenten die de wettelijke verantwoordelijkheid



voor de kwaliteit van hun kaarten op zich nemen.

Bovendien beschikken alleen de hydrografische diensten over de mogelijkheden om overzichtelijke en adequate correcties te verstrekken voor hun kaarten. Voor een gebruiker moet dit een doorslaggevende factor zijn bij de keuze van zijn produkt, gezien het IMO en de nationale autoriteiten, die belast zijn met de veiligheid op zee, eisen dat kaarten en publicaties regelmatig gecorrigeerd worden voor informatie m.b.t. de veiligheid.

Een ander belangrijk probleem is de definitie van de horizontale kaartdatum. Alle elektronische kaarten moeten refereren naar WGS84, de datum die standaard door GPS wordt gebruikt. In verschillende gebieden is het verschil tussen WGS84 en de lokale kaartdatum niet met zekerheid gekend. Daar waar dit fenomeen werd bestudeerd, werden reeds verschillen van meerdere honderden meters vastgesteld. Bij het opnieuw in kaart brengen van sommige eilanden in de Stille Oceaan werden verschillen van meerdere zeemijlen vastgesteld. Het stellen dat de kaarten refereren naar WGS84 in zones waar de datumshift onbekend is kan leiden tot gevaar voor de veilige navigatie voor de gebruiker. Alleen de officiële hydrografische diensten kunnen hier uitsluitsel geven.

We besluiten hieruit dat voor zeevarenden, uiteindelijk, de beste keuze de "officiële" produkten van de hydrografische diensten is.

#### b. Rasterkaarten

##### N.O.A.A.

De behoefte aan officiële elektronische kaartdata heeft de (US) National Oceanic and Atmospheric Administration er als één van de eerste hydrografische diensten er toe aangezet om aan te kondigen dat ze het verdelen van raster scan kaarten zouden overwegen. Raster data werd op proef verdeeld op 3,5 inch MS DOS diskettes. Oorspronkelijk was gepland dat een volledige set kaarten met een kopie van alle bestaande

papieren kaarten tegen eind 1996 zou verdeeld worden; NOAA ligt achter op het schema en is niet van plan een wekelijkse update voor haar kaarten te verstrekken.

#### Admiralty Raster Chart Service (ARCS)

(a). Inleiding: ARCS, de Admiralty Raster Chart Service is een produkt van het UK Hydrographic Office. De ARCS-kaart is een gescande versie van de print basis voor de papieren kaarten van het UKHO. Deze scans worden eerst geprocesseerd om te passen met de originele schaal en kaartparameters. Daarna wordt elke pixel een exacte geografische coördinaat gegeven.

De voordelen van ARCS zijn:

- officieel erkende kaarten en NTM's
- de kaarten zijn exacte reproducties van de bestaande en vertrouwde Admiralty charts
- de kaarten kunnen volledig gecorrigeerd worden
- de NTM service is equivalent aan deze voor de papieren kaarten
- kaartcorrecties kunnen automatisch, snel en foutloos gebeuren.

ARCS dekt op overzichtelijke wijze en wereldwijd de voornaamste scheepvaartroutes en havens. De informatie in de kaart wordt regelmatig aangepast.

Het portfolio van ARCS is opgeslagen op 11 CD ROM's: de eerste 10 dekken specifieke geografische gebieden, de 11e CD ROM bevat kleinschalige kaarten (overzichtkaarten) die grote delen van de oceanen dekken. Op elke CD ROM kunnen tot 350 kaarten opgeslagen worden.

CD ROM werd gekozen voor de robuustheid en omdat het nagenoeg niet gecorrompeerd kan

worden, zodat de integriteit van de data gegarandeerd is.

De gebruiker krijgt een waarschuwing indien hij niet de laatste kaarteditie of de laatste update CD ROM invoert.

De ARCS data standaard werd overgenomen door verschillende producenten van scheepsuitrusting en software die op hun beurt op de markt komen met een grote verscheidenheid van hardware configuraties gaande van geïntegreerde brugsystemen tot stand-alone PC's en laptops.

#### (b). correcties:

Wekelijks wordt, net zoals voor de Notices to Mariners, een CD ROM met updated informatie voor alle ARCS kaarten verstrekt.

De update CD ROM bevat ook de informatie voor de voorgaande weken tot de "date of issue"

van elke kaart. Deze cumulatieve informatie heeft tot gevolg dat men enkel de laatste update CD ROM moet gebruiken om alle ARCS kaarten te verbeteren.

Het corrigeren gebeurt binnen in het systeem door het overschrijven van het bestaande kaartbeeld met de nieuwe informatie. Dit gebeurt automatisch van het moment dat de gebruiker een kaart selecteert. Er is dus geen enkele mogelijkheid dat een kaartcorrectie verkeerd wordt uitgevoerd.

#### (c). ARCS software:

Een typisch ARCS software pakket omvat:

- de mogelijkheid om digitaal waypoints op te slaan: deze worden bovenop de kaart gepresenteerd
- scheepspositie en -beweging: continue vertoning van de positie, wanneer gekoppeld aan bvb. GPS
- limiting danger lines: wanneer gekoppeld aan een EP kan het overschrijven van deze lijnen een alarm genereren.
- vessel track: vertonen, recording en opslaan van de track van het schip
- peiling en afstand: back-up systeem voor het invoeren van visuele peilingen en /of radarafstanden, wanneer de connectie met het elektronisch navigatiemiddel verbroken wordt



- nota's en diagrams: informatie in de marge van de kaart (notes, warnings), kan opgeroepen worden
- kleurpaletten: keuze tussen verschillende kleurpaletten voor gebruik bij verschillende lichtsterktes of uren van de dag/nacht.

(d). Service opties: Hoewel een CD ROM toelaat om een groot aantal kaartinformaties te stockeren, kan de gebruiker individuele kaarten aanvragen zonder voor het ganse pakket/folio te moeten betalen. De toegang tot individuele ARCS-kaarten wordt verzekerd door het gebruik van een uniek customer-based code-systeem: *You pay for what You get!*

(e). ECDIS/ARCS compatibiliteit:

Hoewel het UKHO volledig het IMO/IHO initiatief voor ECDIS bijtreedt, beroept het zich op volgende argumenten voor het opstarten van de ARCS service:

- de vaststelling dat de aanzienlijke hoeveelheid data vereist om ECDIS te ondersteunen niet beschikbaar zal zijn voor tal van jaren (ongeveer 20 jaar)
- het feit dat er een sterke proliferatie is in het aantal elektronische kaartsystemen voor gebruik op zee
- een steeds sterker wordende lobby voor het gebruik van "officiële data" in deze systemen.

Gezien ARCS ontwikkeld werd met het oog op ECDIS, zijn beide systemen compatibel; het is te verwachten dat beide systemen voor verscheidene jaren zullen coëxisteren tot een volledige ECDIS-coverage beschikbaar komt.

De ARCS standaard werd geschreven in de veronderstelling dat de meeste professionele displays zullen ontwikkeld worden met dezelfde 1000 lijnen standaard vereiste van ECDIS met dezelfde minimum kaart-display area. Met andere woorden: producenten kunnen ECDIS uitrustingen met ARCS-capaciteit aanmaken hetgeen betekent dat geen afzonderlijke consoles aan boord moeten geplaatst worden. Alle overlays met

navigatiesymbologie zoals gerefereerd in ECDIS-specificaties, zijn compatibel met ARCS.

Gezien het nog een hele tijd zal duren vooraleer er voldoende coverage zal zijn met vectorkaarten, stelt het UKHO haar produkt ARCS voor om in tussentijd door het IMO aanvaard te worden als een erkend equivalent van de papieren kaart: medio juli 1997. De druk die door verschillende producenten van hardware en software, alsook door de koopvaardij wordt uitgeoefend, maar ook het feit dat de UKHO sinds dit jaar zelfbedruipend is geworden, zal daar wel niet vreemd aan zijn.

c Vector kaarten

ECDIS Electronic Chart Display and Information System)

ECDIS is de standaard die door het IMO aanvaard werd als norm voor elektronische kaarten ter vervanging van de papieren zeekaart. Het te gebruiken format is S57 v3. De algemene tendens bij de producenten gaat naar het ontwikkelen van dual of multi standard systemen die ECDIS data kunnen vertonen voor die zone waarvoor die kaarten reeds werden aangemaakt en niet-ECDIS kaarten voor de andere gebieden. *Wanneer data vertoond worden die geen ECDIS-data zijn, geldt de wettelijke verplichting om te navigeren op een papieren zeekaart. Het toestel moet dan een duidelijke aanwijzing geven wanneer ECDIS-kaarten al dan niet vertoond worden.*

(1). Mogelijkheden van ECDIS

Wanneer deel uitmakend van een geïntegreerd systeem met ECDIS, DGPS, ARPA, INMARSAT C, log, gyro, echolood, stuurautomaat:

- presentatie van de verkozen elektronische zeekaart
- aanpassing van de kaart aan de eigen wensen door toevoegen/weglaten van kaartgegevens naar keuze
- rotatie van de kaart van "Noord boven" naar "koers voor" en vice versa

- uitvergroting van een deel van de kaart
- aanpassing van de kaart naar "koers voor"
- invoering van kaartcorrecties
- routeplanning inclusief het uitvoeren van de toepasselijke berekeningen alsmede het vastleggen van de te varen route d.m.v. routepunten (waypoints) in de kaart
- vastleggen van de gegevens van de afgelegde trek in het geheugen
- momentane weergave van de exacte positie van het schip
- uitvoeren van berekeningen o.a. van zijdelings verzet invoeren van correcties op de stuurautomaat bij het bereiken van een ingestelde marge
- weergave van een "safety contour" rondom het eigen schip
- weergave van synthetisch radarbeeld (ARPA-tracks) met de vereiste informatie (koers, vaart, CPA, time in CPA)
- alarmering voor het ontstaan van in totaal een 15-tal onveilige respectievelijk ongewenste situaties voor het schip (o.a. het disfunctioneren van ECDIS)
- vertonen van een andere kaart naar keuze binnen de 5 seconden
- de mogelijkheid om het databestand uit te breiden met informatie die nu nog afzonderlijk moet geconsulteerd worden zoals: getijtafels, zeemansgidsen, lists of lights, stroomatlassen, list of radio signals.

(2). ECDIS: actuele toestand

Het IMO heeft de standaard S57 v3 reeds vastgelegd. Een aantal technische specificaties moeten nog geformuleerd worden door de technische commissie.

Enkele van de problemen die nog behandeld moeten worden zijn:

1. De mogelijkheid om een "koers voor" presentatie van de kaart te realiseren: de bestaande systemen kunnen nu enkel een "Noord boven" pre-



sentatie weergeven. Een "koers voor" presentatie is veel complexer gezien de kaart een rotatie moet ondergaan. Enkele producenten hebben intussen wel een systeem ontwikkeld dat ook een "koers voor" presentatie biedt, doch men is nog bezig met testen.

## 2. De back-up voor ECDIS:

Het IMO heeft zich nog niet uitgesproken aangaande een back-up voor ECDIS.

Er is *wel* bepaald dat de ECDIS voor de Officier van wacht *enkel* voor route monitoring mag gebruikt worden, m.a.w. het IMO aanvaardt niet dat route planning op de console van de OVW gebeurt gedurende de navigatie. Alleen al om reden van redundancy, is het te verwachten dat het IMO zal eisen dat een ECDIS aan boord voorzien wordt voor back-up.

De mogelijke opties voor een back-up zijn :

- een ECDIS
- een volledig kaartfolio papieren zeekaarten
- een A2 of A0 kleurenprinter voor het afdrukken van een "get You home" kaartenset met de geplande route.
- een "Navigator in the box" bestaande uit een PC (bvb. laptop), geïnterfaced met een GPS/DGPS-ontvanger, die elektronische kaarten kan inlezen (CD ROM).

**Opmerking:** 1. In het geval van een volledig kaartfolio als back-up is de winst van het gebruik van ECDIS beperkt, gezien de volledige route ook op de papieren kaarten moet gezet worden en gezien die kaarten continu moeten bijgehouden worden.

2. In het geval van een "get You home" kaartenset moeten eerst nog de problemen qua copyrights opgelost worden.

## 3. Beeldpresentatie

a. Minimum dimensies voor de presentatie van het kaartbeeld:

Het IMO heeft onlangs vastgelegd dat de minimum dimensies voor de

presentatie van het kaartbeeld moet gebeuren op een oppervlakte van 27 x 27 cm<sup>2</sup>, hetgeen overeenstemt met een 20 inch scherm.

## b. Kleurdistorsie:

Elke verandering op het scheeps magnetisch veld resulteert in een afbuiging van de elektronenbundels en heeft een kleurdistorsie op het beeldscherm tot gevolg; dit kan gevolgen hebben voor de interpretatie van de informatie in de kaart. Dit fenomeen doet zich voor bij koersveranderingen en/of bij sterke veranderingen in het aards magnetisch veld. Sommige firma's hebben dit fenomeen reeds onderkend en voorzien een degaussing functie op het beeldscherm (bvb. BARCO). Een andere oplossing is het gebruik van (duurdere) LCD-schermen.

## 4. Voyage recording

De specificaties voor voyage recording moeten nog bijgewerkt worden. Het registreren van scheepsgegevens voor analyse moet nu gedurende een periode van 12 uur kunnen. In de toekomst zien we een evolutie naar een "zwarte doos" zoals in de luchtvaart, met een capaciteit van 24 uur.

Bij de functie voyage recording moet ook een logboekfunctie voorzien worden om die gegevens, die niet automatisch geregistreerd worden - zoals het voeren van lichten en dagmerken, incidenten, wachtovergave, commentaar van de OVW op activiteiten/gebeurtenissen die buiten de scheepsroutine vallen - te verwerken.

Een oplossing hiervoor is het gebruik van een VDR (voice data recorder) op de brug.

## (3). Toekomst van ECDIS

Voor de invoering van ECDIS is de voortzetting van de tot nu toe in IMO/IHO-verband getoonde goede internationale samenwerking bijzonder belangrijk. Maar, gezien het nog een hele tijd zal duren vooraleer er voldoende coverage zal zijn met vectorkaarten, stelt het UKHO haar produkt ARCS voor om in tussentijd door het IMO aanvaard te worden als een erkend equivalent van de papie-

ren kaart. Hoewel het UKHO met ARCS over een degelijk produkt en uitstekende argumenten beschikt, is het verre van zeker dat het IMO op dit voorstel zal ingaan omdat dit de ontwikkeling van ECDIS zou kunnen vertragen en anderzijds omdat het UKHO hiermee een monopoliepositie verwerft.

Zoals reeds eerder gezegd, zullen beide produkten nog geruime tijd naast elkaar bestaan, totdat

een full coverage met ECDIS-kaarten beschikbaar zal zijn.

KVK R. Cardijn  
ZSP/W







## Copenhague, ou l'heureuse désobéissance de Nelson

**D**es trois batailles de Nelson, Copenhague est celle qui présente le moins d'intérêt d'un point de vue tactique. Elle ne fut pas aussi dévastatrice que celles d'Aboukir et de Trafalgar. Elle confirma cependant les qualités de l'amiral anglais et elle montra aussi qu'une flotte efficace et déterminée restait un instrument politique de premier plan.

Il existe une documentation nombreuse sur cette bataille. Cependant, en évoquant Copenhague dans le cadre de mon cours d'histoire maritime, je me disais que plusieurs points demeuraient obscurs, comme les raisons de la désobéissance de Nelson et le choix de la date de la bataille. J'ai donc reconstitué les circonstances de la bataille, en déterminant les éphémérides, les heures de marée et les conditions météorologiques du 02 avril 1801.

Nous verrons ainsi que Nelson n'a pas choisi la date de l'attaque au hasard, et qu'il avait de bonnes raisons de ne pas répondre aux ordres de son chef hiérarchique.

Voyons d'abord le contexte politique et le déroulement de la bataille.

### La situation politique

**E**n novembre 1799, Napoléon devint premier consul. Bien qu'ayant perdu le contrôle de la Méditerranée (bataille d'Aboukir), la France dominait encore sur terre.

Par prudence devant les forces armées françaises, les états de la Baltique (Russie, Prusse, Suède et Danemark) adhérèrent, par un traité signé en 1800, à une Ligue de Neutralité Armée; le commerce fut suspendu sans qu'il y eut de déclaration de guerre, et la Baltique fut fermée au commerce anglais. Situation politiquement et commercialement fort gênante pour l'Angleterre (mais profitable à la France), qui s'approvisionnait dans cette région en matériel pour sa marine.

Un premier incident eut lieu le 25 juillet 1800 au large d'Ostende, lorsque la frégate danoise Freja escortant 6 navires marchands refusa de répondre au droit de visite, et fut attaquée par une division anglaise.

La diplomatie anglaise échoua. Il restait donc, pour renverser la situation, la solution de la diplomatie

musclée; l'Angleterre se tourna vers sa marine. Il lui fallait un chef de guerre et un diplomate.

### Le choix du chef et la mission

**C**ontrairement à ce que l'on pense, l'expédition ne fut pas confiée à Nelson, mais bien à l'amiral Hyde Parker. Deux raisons justifient ce choix. D'une part, Parker avait acquis dans ses campagnes une bonne réputation de diplomate, et d'autre part, Nelson connaissait une période de disgrâce. L'Amirauté n'appréciait pas son immense prestige auprès de la population anglaise et la prude société britannique lui reprochait sa liaison ouverte avec Lady Hamilton.

L'objectif de l'opération navale était le Danemark qui, étant à cheval sur les détroits du Skagerak, contrôlait la Baltique. La mission de Parker était de conduire la flotte à Copenhague et d'exiger que le Danemark se retire de la Ligue des Neutres. En cas de refus, Parker devait laisser liberté de manœuvre à Nelson, le chef militaire de la mission.



La dualité de commandement allait poser des problèmes à l'impétueux Nelson, le conduisant à un refus d'ordre, comme nous le verrons par la suite. Parker eut cependant la sagesse de ne pas relever l'indiscipline de Nelson, et il lui laissa la gloire du succès de l'opération.

La flotte anglaise appareilla le 12 mars 1801 pour jeter l'ancre dans le Skagerak le 21. Parker envoya une ambassade aux Danois, qui rejetèrent l'ultimatum le 23. La flotte anglaise attendit une semaine avant d'embouquer le Sund. Nous verrons plus tard que ce délai n'était pas dû, comme beaucoup l'entendent, à l'indécision de Parker, mais que les Anglais ont attendu le moment le plus favorable pour l'attaque.

### L'idée de manoeuvre

La situation des deux flottes rappelait un peu celle d'Aboukir. La flotte danoise, forte de 25 vaisseaux et de plusieurs batteries flottantes, formait une ligne ancrée le long du port de Copenhague. Sa puissance de feu était appuyée par des batteries à terre.

Il y avait cependant encore moins de place pour manoeuvrer qu'à Aboukir. Un banc de sable barrait l'accès du port, et on ne pouvait y accéder que par deux chenaux; la route du

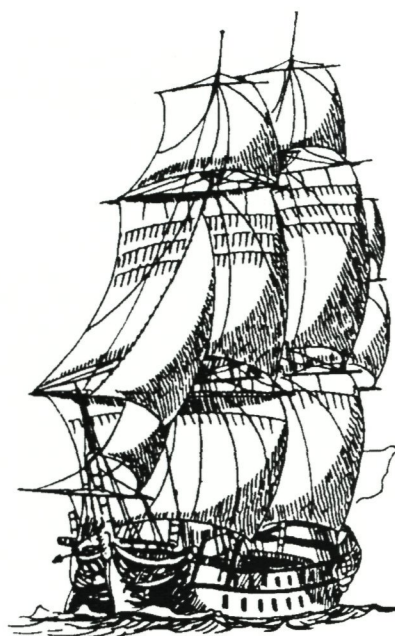
Nord empruntait une passe assez profonde, mais défendue par les plus fortes batteries, dont le fort de Trekroner; la route du Sud, moins aisée car moins profonde, était aussi plus mal défendue; c'est celle-ci qu'empruntera logiquement Nelson.

Remarque: sur ce plan sommaire, je n'ai pu représenter le nombre exact de navires danois (environ 25), de même que les galiotes à bombes anglaises, ancrées à tribord de la division de Nelson, qui bombardaient la ville en tir courbe.

(Si on compare une carte d'époque avec la carte marine de Copenhague, on remarquera directement de grosses différences. Si le fort de Trekroner, la citadelle et les fortifications existent toujours, le banc du Middelgrund a largement été dragué et les constructions portuaires s'avancent actuellement jusque l'endroit où s'allongeait la flotte danoise)

L'ennemi occupait des positions connues par avance. Chaque phase de l'attaque pouvait donc être prévue et aucune délégation d'autorité n'était nécessaire.

Le principe sur lequel s'appuyait Nelson était simple: il s'agissait en quelque sorte de jouer à saute-mouton. Le chenal du Sud était juste assez spacieux pour permettre à deux vaisseaux de passer de front. En d'autres termes, un vaisseau anglais



Vaisseau de quatrième rang

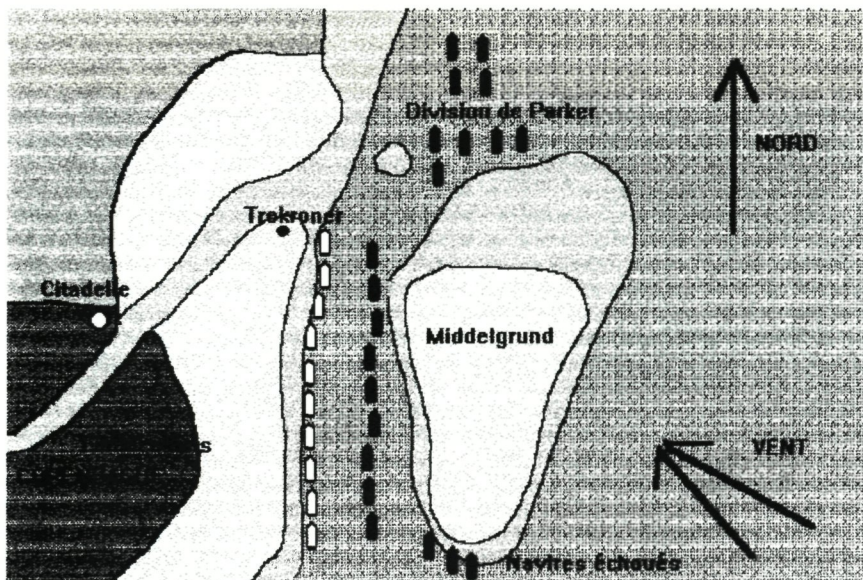
pouvait mouiller à côté d'un Danois pendant qu'un autre pouvait encore passer près du banc de sable en profitant de la protection du premier.

Compte tenu des puissances de feu respectives, ce plan prévoyait que le bâtiment de tête anglais mouillerait en face du cinquième Danois. Les quatre premiers Danois seraient ainsi bombardés par les 12 navires de la division de Nelson qui gagneraient alors leurs positions de combat.

Ce plan était brillant. Pour arriver à leurs positions de combat, les Anglais s'exposaient à un minimum de tirs danois. De surcroît, l'attaque anglaise avait le vent pour elle; les Danois ne pouvaient fuir que par le Nord et tomber sur la division de Parker embusquée à l'autre extrémité du chenal.

### La bataille

Le vent tourna du Nord au Sud-Est et la division de Nelson attaqua le 2 avril 1801. L'affaire commença mal pour les Anglais, par l'échouage de 3 des 12 navires de la division de Nelson. Celui-ci continua avec ses 9 navires restants. Le plan se déroula comme prévu, et la canonnade dura une partie de la jour





née. La partie semblait indécise, et Parker ordonna par signal de rompre le combat. Nelson refusa d'obéir<sup>1</sup> et usurpa même son rôle diplomatique.

Il réussit un beau coup de bluff. Il envoya un parlementaire aux Danois, les menaçant de détruire toute la flotte (ce dont il était bien incapable) si elle ne se rendait pas. A ce stade, aucun bâtiment danois ne s'était encore rendu, alors que le premier navire de la file anglaise était hors de combat. La menace de Nelson n'en fut pas moins suffisante pour provoquer le cessez-le-feu général.

Le lien le plus important unissant les états de la Baltique venait de se rompre.

### Quelques considérations

Dans cette bataille, plusieurs faits sont troublants, et nous allons tenter de les expliquer:

Pourquoi Nelson a-t-il maintenu son attaque avec seulement 75 % de ses forces?

Pourquoi Nelson a-t-il désobéi aux ordres de Parker?

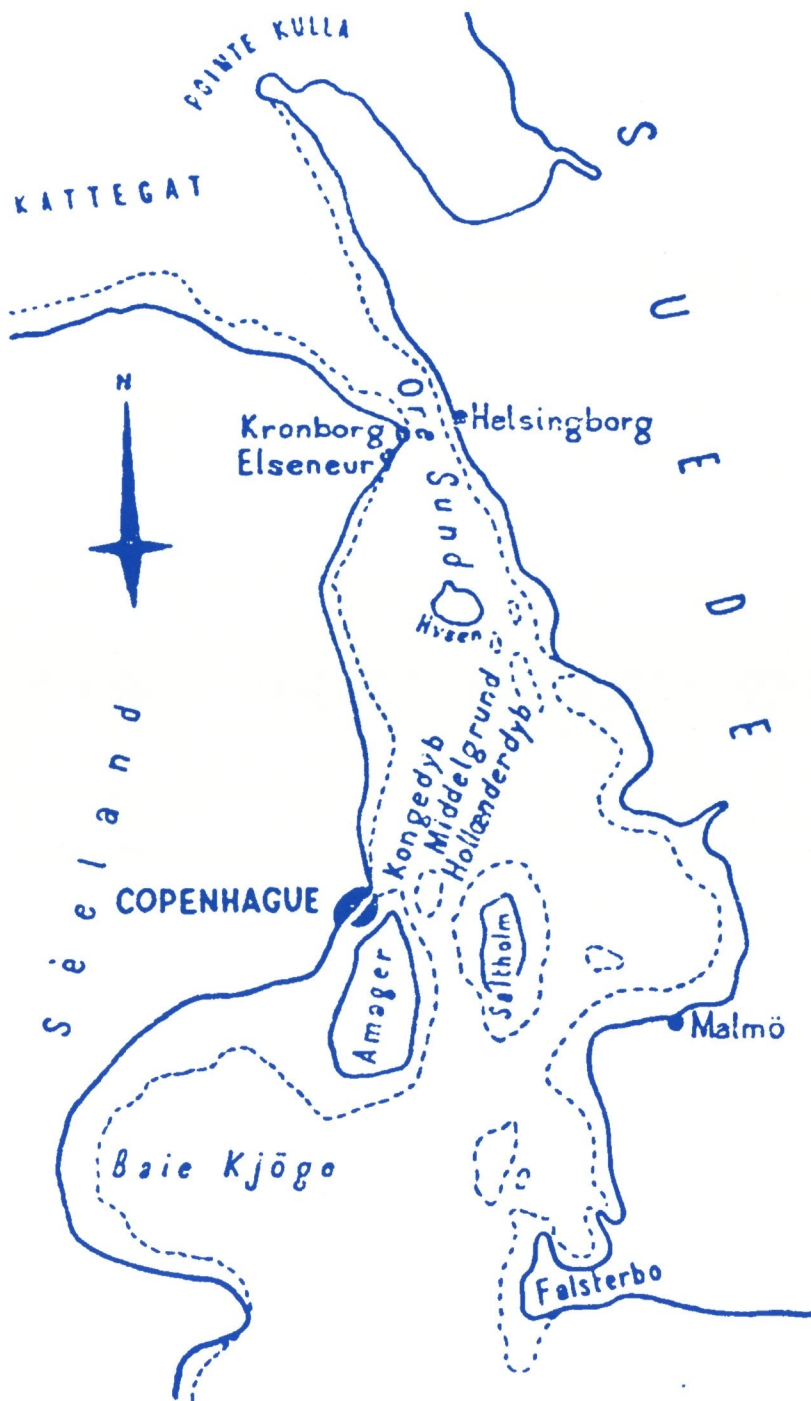
Pourquoi Nelson a-t-il attendu une semaine avant d'attaquer? Il laissait ainsi aux Danois le temps de réparer leur défense.

Lors de l'approche, 3 des 12 frégates s'échouèrent avant d'arriver à leurs positions de combat. N'oublions pas que la formation naviguait vent arrière dans un chenal étroit. Il était donc quasi impossible d'évoluer et à fortiori de virer de bord. La seule solution restait donc d'aller de l'avant.

Au plus fort de l'action, Parker donna l'ordre de rompre le combat. On peut douter de la valeur de l'ordre; avec la fumée des combats, il ne pouvait apprécier exactement la situation. Se trouvant sous le vent, il ne pouvait également intervenir avec

ses forces. Nelson se trouvait mieux placé pour apprécier cette situation. De plus, rompre le combat impliquait que la flottille anglaise dût remonter l'escadre danoise et longer le fort de Trekroner, donc perdre l'avantage de la tactique de Nelson. C'eut été alors

un vrai suicide. Une seule frégate (la plus au Nord) exécuta l'ordre de Parker et fut mise hors de combat. *Nelson a donc estimé, à juste titre, que la seule chance de survie était de continuer le combat.* La suite des événements lui donna raison.



Copenhague et ses abords  
(2 avril 1801).

<sup>1</sup> De là sa réponse fameuse : "Je n'ai plus qu'un oeil, j'ai donc le droit d'être parfois aveugle !".





Sir Hyde Parker (1739 - 1807). Estampe d'après George Romney (1779) alors que Parker était capitaine de vaisseau. Il perdit son commandement quand les nouvelles de Copenhague arrivèrent à Londres.



Horatio Nelson, l'année de Copenhague. Portrait par G. Shepperton d'après John Hoppner. Il avait perdu la vue de l'oeil droit en 1794, mais cette infirmité passait facilement inaperçue.

Ayant la chance d'enseigner (entre autres) la météo, la navigation astronomique et l'hydrographie aux chères têtes blondes et bleu marine de l'Ecole Militaire, j'ai reconstitué les éphémérides des mois de mars et d'avril 1801. J'ai aussi tenté de retrouver la situation météo de l'attaque. J'en suis arrivé aux conclusions suivantes.

Le vent, capital pour un voilier, était resté plusieurs semaines accroché au Nord-Ouest. Il vira sud-Est dans la nuit du 1 au 2.

La pleine lune eut lieu le 30 mars. Un passage au méridien était prévu le 02 avril vers 0230 hrs. De plus,

en comparant le déphasage actuel entre la marée haute et le passage au méridien de la lune (dans des conditions identiques de déclinaison lunaire et de syzygie<sup>2</sup>), j'ai pu déterminer que la marée haute eut lieu à Copenhague le 2 avril à 0030 et 1303 hrs.

Donc:

1. En raison du passage au méridien de la pleine lune, la nuit du 1<sup>er</sup> au 2<sup>e</sup> avril convenait parfaitement pour une reconnaissance nocturne de la flotte danoise et des environs, ce qui fut fait.
2. Les Tide Tables de la Baltique mentionnent les vives eaux deux jours après la pleine lune.

Nelson attaqua sans doute peu avant le lever du soleil (0540 hrs), donc à marée basse. Malgré la faible amplitude de la marée locale, soit 60 à 70 cm, un navire s'échouant en début d'attaque avait le plus de chance de se libérer dans le courant de la matinée.

3. Les marins de la voile savaient interpréter les variations du vent en fonction des variations du baromètre. Nelson a donc attendu une saute de vent de 180°. Nous hésitons entre deux possibilités; soit l'arrivée d'une nouvelle dépression océanique, soit l'extension de l'anticyclone

<sup>2</sup> "Position de la lune en opposition ou en conjonction avec le soleil" (Petit Robert).



continental. Quoiqu'il en soit, ces deux phénomènes étaient prévisibles en observant le baromètre.

Les Anglais disposaient d'une période de trois ou quatre jours, à partir du 1<sup>er</sup> avril, où tous les facteurs (lune, marée et météo) étaient favorables pour lancer l'opération. *Ils ont donc attendu une semaine à l'ancre.*

## Les conséquences et les suites de la bataille

Par un des hasards de l'Histoire, la bataille de Copenhague fut inutile. En effet, le tsar Paul 1<sup>er</sup> avait été assassiné le 24 mars; son successeur Alexandre 1<sup>er</sup> rejeta la Ligue de Neutralité par méfiance des Français.

Avec l'échec de la Ligue de Neutralité, Bonaparte comprit qu'il fallait traiter avec l'Angleterre, c'est-à-dire avec la Royal Navy. Un affrontement entre les marines était impensable, vu l'état de ce qu'il restait de la marine de la Convention.

Dans un premier temps, Bonaparte chercha à gagner du temps et à réarmer la flotte. Il concentrerait des troupes dans le Pas-de-Calais, en vue d'une tentative d'invasion de l'Angleterre. Seule la maîtrise de la Manche lui manquait pour débarquer un contingent de 160.000 hommes, suffisant pour écraser les défenses britanniques.

La paix d'Amiens fut signée en mars 1802. Paix fragile (elle dura 14 mois) qui profita surtout au réarmement de la France. L'Angleterre ne fut pas dupe, et déclara la guerre en mai 1803. Plutôt que de tenter de défendre un empire colonial disper-

FAIRBURN'S PLAN of PARKER and NELSON'S VICTORY before COPENHAGEN. APRIL 2<sup>nd</sup> 1801.

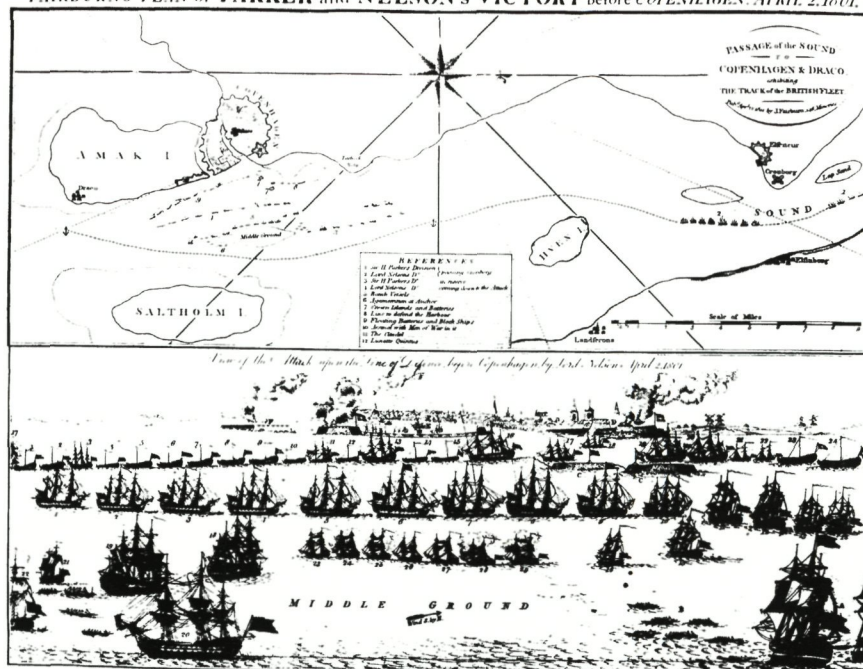


Illustration publiée par J. Fairburn trois semaines après la bataille et montrant l'approche de Parker dans le Sund vers Copenhague ainsi que les dispositions tactiques prises par Nelson.

sé, elle déploya la Royal Navy pour bloquer la flotte française dans ses ports, à savoir Brest, Rochefort, Ferrol et Toulon.

Bonaparte tenta de déjouer la politique anglaise en entraînant la flotte britannique vers les Antilles, espérant disposer de quelques jours de liberté dans la Manche pour mener à bien ses projets d'invasion. Cette tentative échoua et se solda par l'échec de Trafalgar.

La France perdait ainsi tout espoir de domination (même temporaire) des mers.

CPC J. LUCARELLI  
Ecole Royale Militaire

## Remerciements:

Je remercie vivement le 1MC DE-CADT, de la chambre des cartes COMOPNAV, pour l'aide qu'il m'a apportée en me fournissant copie des documents nautiques actuels.

## Bibliographie et illustrations

Vaisseaux de ligne, Time-Life 1978  
25 siècles de guerre sur mer, Laffont 1959

Gruss, dictionnaire de marine, EMOM 1978

Histoire maritime, ERM 1997  
Pilot Book Baltic Sea Admiralty Tide Tables.

Les Grandes Batailles navales, Port Royal 1963





# WIELINGEN

## klasse fregatten krijgen uitgebreide modernisering

**S**inds de indienstname van de WIELINGEN-klasse fregatten in 1978 is de maritieme oorlogsvoering zodanig veranderd dat de 3 schepen aan een Mid-Life Upgrade (MLU) toewaren. Vooral het SEWACO systeem was hoognodig aan modernisering toe.

De consolidatie omvat:

- de upgrade van de radar uitrusting
- vervanging van het ESM- systeem
- upgrade van de AN/SQS505 sonar
- de installatie van een EO- systeem
- aanpassing van de interne en externe communicatiesystemen

Onze marine verkiest deze modernisering te spreiden over 4 jaar. Vermits er steeds 1 fregat operationeel moet zijn en een 2e in opwerking ondergaat het 3e fregat, dat in lange onderhoudsperiode is, een of meerdere moderniseringsprogramma's<sup>1</sup>.

### CONSOLIDATIE van de RADAR

De Raytheon 1645/TM09 navigatie-radar wordt vervangen en de WM25-gevechtradar en de DA05 zoekradar krijgen een aantal modificatiekits ingebouwd.

	Wielingen	Westdiep	Wandelaar
RADAR	Apr/Oct. '97	Dec. '98 to May '99	Mar/Act. '96
EWS	May/June '97	June/July '99	June/July '01
SONAR	July/Aug '98	by mid- '99	by end- '00
COMMUN-IC	2002	1999	end-2000
EO	2000	2001	2002



SCOUT/ Kelvin Hughes configuratie

<sup>1</sup> Het 100 mm Creusot-Loire kanon werd reeds aangepast; de vuursnelheid werd verhoogd van 60 tot 80 schoten/ minuut en van een verbeterd terugslagmechanisme en munitietoevoersysteem voorzien.



Hollandse Signaal Apparaten won het contract voor het vervangen van de Raytheon radar door een SCOUT/Kelvin Hughes FMCW-tactische/navigatieradar.

Testen hebben uitgewezen dat deze radar ook een groter detectiebereik en een betere doeldiscriminatie heeft, vooral op korte afstand. Een houten bootje werd gedetecteerd op 8 zeemijl, een patrouilleboot op 15 zeemijl en grotere schepen tot aan de radarhorizon. Door het lage uitzendvermogen en de ongebruikelijke parameters is de SCOUT zo goed als onopspoorbaar door de huidige ESM-systemen.

#### TECHNISCHE FICHE

Frequency: I-band

Transmitter Power: 1 milli Watt tot 1 Watt

Antenna gain: 30dB

Antenna rotation speed: 24 rpm

Sweep repetition frequency: 100Hz

Range cells: 512

Range scales: 0.75, 1.5, 3, 6, 12, 24 nm

De beeldkasten zijn gelinkt aan het DAISY-systeem zodat de uitwisseling tussen het commandosysteem en de beeldkast, hetzij in het CIC of op de brug makkelijker verloopt. Inbegrepen in het contract zit een opleiding van 1 cel operatoren en 1 cel techniciers per fregat alsook een pakket aangepaste wisselstukken en handleidingen. De SCOUT/Kelvin Hughes-radar is al uitgebreid getest aan boord van BNS WANDELAAR, overigens met goed resultaat. Er dienen enkel minieme aanpassingen te gebeuren in de door de Belgische en Nederlandse marine, gezamenlijk ontwikkelde software.

Om de elektronische tegenmaatregelen en detectie tegen doelen met een laag RSC te verbeteren worden in de HSA DA05 en HSA WM25 radars enkele modificatiepakketten geïntegreerd:

- SMR computer geheugen
- verhoogde MTI-detectie
- update van de CAS
- een nieuw EIC-cabinet om de interface te verzekeren met het EO-systeem
- een RS232 data handling systeem
- een NAVSEP-pakket voor een betere analyses bij de schietoefeningen.

#### VERVANGEN van het ESM-systeem

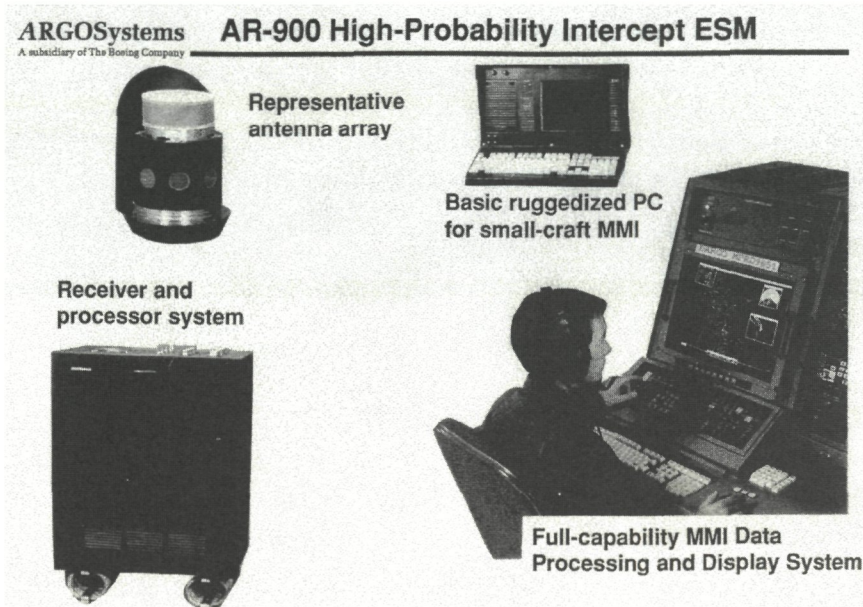
Omdat het huidige Thomson CSF-systeem een onvoldoende gevoeligheid heeft in de hogere frequenties (gebruikt door de aanvalsradars van moderne gevechtsvliegtuigen en anti-scheepsmisssielen) besloot de marine een nieuw ESM-systeem te installeren. In aanmerking kwamen

het Franse Thomson-CFS, het Amerikaanse Lockheed Martin, Sabca/Litton en de joint-venture Sabel (een tijdelijk samengaan van SAIT Systems, Alcatel ETCA en Alcatel Bell), met onderaannemer Boeing ARGOSystems. SABEL/ARGOSystems kreeg het "turn-key" contract toegewezen omdat het AR-900 systeem het best beantwoorde aan de functionele eisen gesteld door de marine. Het AR-900 is een volledig automatisch ESM-systeem zowel voor EW- en ELINT- toepassingen en combineert een performante signaalverwerking met snelle reactietijd, een uitstekende DF-nauwkeurigheid en 100% onderscheppingskans.

Het systeem bestaat uit een antenne, DIFM-ontvangers, operator vriendelijke ESM- en ED-consoles, een peiling/amplitude monopulse processor en een ESP. De 19" MPRD rugged kleurenschermen van Barco NV Display Systems zullen de originele AR-900 schermen vervangen.

#### SONAR-upgrade

De panoramische rompsonar AN/SQS505 zal vervangen worden door de performantere AN/SQS510<sup>2</sup>



<sup>2</sup> Deze sonar is al in gebruik aan boord van de Canadese Halifax- en Tribal-klasse en Portugese Vasco da Gama-klasse fregatten.



Deze door Computing Devices Cahada (CDC) ontwikkelde sonar, in feite een verbeterde versie van de AN/SQS505, is uitgerust met nieuwe kleurenbeeldschermen, een digitale signalenverwerkingsprocessor en een trainingssysteem met ingebouwd video-scherm. Deze sonar laat betere duikbootdetectie toe, zowel in ondiep als diep water en een beter gebruik van de AS-mortierwerper en scheepstorpedo's.

De sonar is zo betrouwbaar dat men in het systeem trainingsmogelijkheden voorzien heeft zodat de technici zich continu kunnen bijscholen. Het aan land geïnstalleerde terugspeelsysteem, gebaseerd op het COTS, kan aan de hand van opgenomen tapes de user-interface 1/1 en in real time weergeven. Een sonar performance meetsysteem is meegeleverd (SPFMS) van Lockheed Martin Canada. In eerste instantie gaan de opleidingen door in België, gevolgd door trainingssessies in Canada.

## ELECTRO-OPTICS

Om de zelfverdedigingscapaciteiten van de fregatten te verbeteren is de installatie van 2 EO-systemen per schip voorzien. Mogelijke kandidaten waren ALIENA, SIGNAAL en SAGEM. Eind-december 1997 wees de regering het contract voor de levering van 6 VIGY-EOMS<sup>3</sup> systemen toe aan SABEL met sub-contractor SAGEM. Het door 1-man bediende VIGY-EOMSysteem maakt gebruik van de modernste ontwikkelingen in signalenverwerking en is momenteel het enige systeem in zijn categorie dat zowel de IRST- en een EO-director functies combineert. De zeer performante sensoren van dit EO-systeem laten een:

- 360° detectie/identificatie van alle lucht- en oppervlakte dreigingen (zowel kleine oppervlakte doelen, vliegende doelen, drijvende mijnen, etc.)

- berekening van doelposities, tracks, optimale vuurcontrole oplossingen voor de wapensystemen aan boord (het 100 mm kanon en de NATO Sea Sparrow)
- doelverwerving in minder dan 5 sec.
- inzetbaar van op de en vanuit het CIC
- in staat zijn om in "stand-alone" of SMR te werken.

### TECHNISCHE FICHE

Weight: 160 kg

Dimensions: 480 - 1600 mm

Line of Sight

Azimuth: n x 360°

Elevation: -25° - +65°

Scanning speed: 1 rev/sec

Rallying time: < 1sec

Field of view

IRST: 3° x 360°

EOD: 3° x 4° (NFOV)

9° x 12° (WFOV)

Sensors

IR 8-12 µm of 3-5 µm wavebands

based on 2<sup>nd</sup> generation FPA

ESLRF 1.54 µm - low (1 to 8 Hz) high (1 to 20 Hz)

TV black & white or colour

## MODERNISERING van de INTERNE & EXTERNE COMMUNICATIE-SYSTEMEN

Vooral de HF-communicatieapparatuur is dringend aan vervanging toe. Op termijn wordt gedacht het NATO BRASS-systeem en de HAVE QUICK II, NARROW BAND SECURE VOICE en VINSON crypto-

anti-decoy systemen te integreren. Begin 1998 werden de aanvraag tot voorstellen verstuurd naar verschillende firma's. Potentiële kandidaten zijn uitgenodigd hun offertes midden-98 in te sturen zodat het uiteindelijk contract tegen eind-1998 kan toegewezen worden.

De WIELINGEN-klasse fregatten zullen uit deze modernisering te voorschijn komen met een uiterst betrouwbaar radarsysteem, een zeer gevoelig ESM-systeem, een perfecte sonar, een 2e vuurleidingskanaal en flexibele communicatiemiddelen. Hierbij overweegt de Marine ook om het gyro-systeem en de plotting-tafels in het CIC te vervangen.

Door deze consolidatie hoopt men de 3 fregatten tot in 2010/2012 operationeel te houden want de manier waarop het KMV-dossier momenteel afgehandeld wordt laat het ergste vermoeden voor de bouw van eventueel nieuwe fregatten vóór deze periode, als deze er al ooit zullen komen.

Met dank aan:

KVK(T) ir H. STASSEN  
ZDPO/CFFG

### Gebruikte afkortingen:

<b>BRASS</b>	-Broadcast Ship/Shore
<b>CAS</b>	-Combined Antenna System
<b>COTS</b>	-Commercial-Off-The-Shelf
<b>DF</b>	-Direction Finding
<b>DIFM</b>	-Digital Instantaneous Frequency Measurements
<b>EIC</b>	-Extended Interface Cabinet
<b>ELINT</b>	-Electronic INTElligence
<b>EOMS</b>	-Electro Optic Multifunction System
<b>ESM</b>	-Electronic Support Measures
<b>ESP</b>	-Electronic Signal Processor
<b>FMCW</b>	-Frequency Modulated Continuous Wave
<b>IRST</b>	-Infra Red Search & Track
<b>MPRD</b>	-Multi-Purpose Rugged Display
<b>MTI</b>	-Moving Target Indicator
<b>SPFMS</b>	-Sonar Performance Figure Measurement System.

G.A.H. Toremans

<sup>3</sup> De Noorse Marine zal dit EO-systeem ook installeren aan boord van hun gemoderniseerde HAUK-klasse snelboten.



# STRONG RESOLVE - 98 BRENGT STRIJD-KRACHTEN UIT 25 LANDEN SAMEN

## Onze marine aanwezig met BNS WANDELAAR en BNS BELLIS

Op 9 maart 11. ging STRONG RESOLVE-98 van start, de grootste NAVO-oefening tot nu georganiseerd.

50.000 manschappen uit 25 landen namen deel aan deze 1ste multinationale oefening waarbij de Alliantie gelijktijdig in 2 afzonderlijke geografische crisisgebieden moest optreden.

In noordwest-Europa moest de NAVO het hoofd bieden aan complexe gevechtssituaties volgens "Artikel V" oefeningen.

Crisis Noord, een zuivere NAVO-oefening, omvatte een scenario waarbij een konflikt tussen 2 fictieve landen, Whiteland en Limeland, escaleerde.

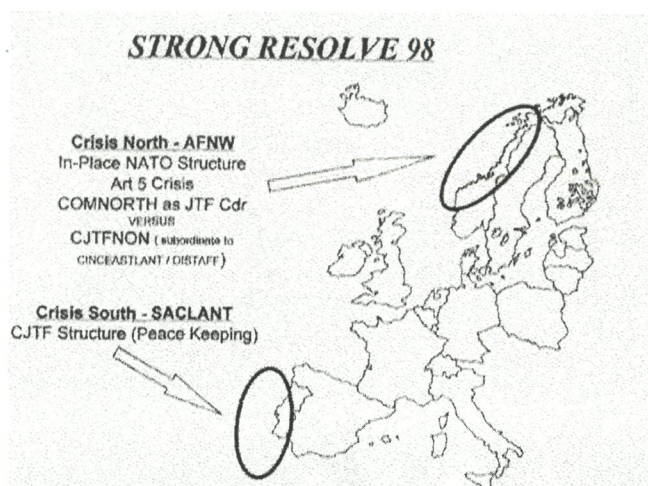
Limeland bezette de olie- en gasvelden van Vesteraalen alsook een gedeelte van het Whiteland-gebied. Hierop kreeg Whiteland de steun van grond-, lucht- en marinestrijdkrachten uit 11 NAVO-landen (België, Canada, Denemarken, Duitsland, Engeland, Frankrijk, Italië, Nederland, Noorwegen, Spanje en de Verenigde Staten van Amerika). In totaal beschikte Lt. Gen. Sigurd Frisvold, Commander Allied Forces Southern Norway, en hoofd van de Whiteland strijdkrachten, over 11.000 grondtroepen, 55 vliegtuigen, 10 helikopters en 30 schepen. Hiertegenover stelden de Limeland strijdkrachten, onder bevel van Vice-Admiraal Einar Skorgen, Commander Joint Task Force Northern Norway, 7.300 grondtroepen, 60 vliegtuigen, 20 helikopters en 30 marineschepen.

In de zuidoostelijke Atlantische Oceaan, westelijke Middellandse

Zee en het Iberisch Schiereiland testte de NAVO het nieuwe CJTF-concept tijdens het uitvoeren van NEO-operaties en de naleving van VN Resoluties. Strijdkrachten uit 15 NAVO-landen (België, Canada, Denemarken, Duitsland, Engeland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Portugal, Spanje, Turkije en US) en 10 PfP-landen (Bulgarije, Hongarije, Litauwen, Polen, Roemenië, Slovakije, Slovenië, Tsjechische Republiek en Zweden) waren vertegenwoordigd in Crisis Zuid. In tegenstelling tot Polen was het ditmaal Roemenië die het grootste PfP-contingent leverde.

Deze crisis simuleerde een Peace Support Operation (PSO) buiten het normale NAVO-operatiegebied met als voornaamste objectieven de integratie van de PfP-strijdkrachten, de ontplooiing van de strijdkrachten in de Joint Operating Area's (JOA) en het uittesten van Civil Military Cooperation (CIMIC).

De regering van het fictief land, Azuria, trachtte de economie van het land te herstellen en de rebellen onder controle te houden. Nadat de VN een handels- en wapenembargo oplegde werd de NAVO gevraagd een Multinational Implementation Force naar het crisisgebied te sturen onder bevel van COMSTRIKFLNT Vice-Admiraal William FALLON, USN.



### Maritieme aspect van Strong Resolve-98 Crisis Noord

De marinestrijdkrachten ingedeeld bij Whiteland bestonden uit: Stanavforchan (met BNS Bellis), 1 Canadese taakgroep, 1 Noors snelbootseskader, een Duits bevoorradingschip, 3 Noorse landingsschepen en de Kråvåg kustbatterij.

Stanavforlant, een Duitse taakgroep, een Duits en Noors snelbooteskader, 4 duikboten (1 Duitse, 1 Nederlandse en 2 Noorse), 5 mijnenbestrijdingseenheden, 3 Noorse landingschepen en de Andfjorden Kustartillerie-batterij, alsook 12 Duitse Tornado vliegtuigen, 2 Canadese Aurora's, 3 Duitse Breguet Atlantic's en 2 Noorse Orion maritieme patrouillevliegtuigen maakten deel uit van de Limeland marine.

De maritieme operaties speelden zich af in een gebied van Trondelag tot zuidelijk Troms. De nadruk lag vooral bij crisis management en de verdediging van de maritieme aanvoerroutes (SLOCs).



Een eerste groep schepen opereerde in de wateren buiten Trondheim, een tweede in de Vestfjord en Andfjord. Commodore Peter van der Graaf, ComSNFL, verklaarde dat het oefenen in de Noorse fjorden unieke trainingsmogelijkheden bood voor zijn eskader. De opdracht was te patrouilleren aan de ingang van de fjorden waar zij zich vertrouwd konden maken met het navigeren in zeer nauwe vaarwateren. Er was de permanente dreiging door een Noors snelbooteskader aangevallen te worden.

Voor anker onder camouflagenetten, verdoken in de diep uitgesneden fjorden, lag dit snelbooteskader op de loer om verrassingsaanvallen uit te voeren met torpedo's en missielen. Er werd dan ook het uiterste gevraagd van de wachtlopers aan boord van de SNFL-schepen.

Het Canadese eskader, dat opereerde in de wateren voor Trondheim, kreeg te kampen met enkele technische tegenslagen. HMCS Iroquois diende tijdens de eerste week al uit de oefening gehaald omdat één van haar hoofdmachines uitviel. Tijdens het begeleiden van de HMCS Iroquois naar Trondheim, kreeg HMC Halifax op haar beurt te kampen met een brand, echter zonder zware schade.

Via Trondheim voer HMCS Iroquois dan naar Plymouth voor verdere herstelling om, na de oefening, samen met de andere Canadese eenheden (HMCS Halifax, HMCS St. Johns en HMCS Provider) de thuisreis aan te vatten.

Enkel HMCS Charlottetown blijft in Europese wateren als lid van SNFL.

## Crisis Zuid

96 marineschepen, opgedeeld in 10 Task Groups, namen deel aan Crisis Zuid. Ook hier was onze marine vertegenwoordigd, namelijk met BNS Wandelaar.

Samen met HMNS De Ruyter, HMNS Witte de With, HMNS Pieter Florisz, HMNS Tjerk Hiddes, HMNS Van Speijk, HMNS Van

Amstel en HMNS Amsterdam maakte ons fregat deel uit van het BNL-DESRON dat instond voor het escorteren en beschermen van de amphibische taakgroep.

De maritieme bijdrage van de PFP-landen bestond uit het Poolse reddingsvaartuig Piast, de Roemeense destroyer Marasesti en de Zweedse mijnenlegger Carlskrona.

De taakgroepen, elk met specifieke opdrachten toegewezen, waren opgebouwd rond een vlaggeschip.

De Franse TG bestond uit FS Foch en 8 escorteschepen (met o.m. Marasesti), de Royal Navy TG met RFA Argus en 9 escorteschepen, de 8-schepen tellende Spaanse Gruppo Alfa met als vlaggeschip SPS Principe de Asturias, een Portugese taakgroep met NPR Vasco da Gama en 6 escorteschepen, Stanavformed dat voor deze oefening uitgebreid was tot 14 schepen, een Duitse TG bestaande uit 6 schepen met de FGS Schleswig Holstein als vlaggeschip, de BNLTG, een Amphibische Task Force bestaande uit 11 schepen en een MCM-taakgroep met de Zweedse mijnenlegger Carlskrona als commandoschip van 9 mijnenbestrijdingseenheden (waaronder de Poolse Piast). Met de HMS Illustrious en HMS Invincible in de Golf kreeg RFA Argus de rol van helikopteraanvalsschip.

Vooraleer geïntegreerd te worden in de CJTF oefenden deze multinationale eenheden in kleinere groepjes zodat de PFP-schepen hun operationeel niveau op peil konden brengen. Nadien stoomden zij op naar 2 Force Integration Trainingarea's (FIT) voor een serie oefenprogramma's waar getracht werd weer een zo breed spectrum van maritieme aspecten aan bod te laten komen.

HMS Fearless, vergezeld van FS Foudre, RFA Sir Galahad, RFA Sir Percivale, RFA Sir Tristram en RFA Olwen voerden een landing in Zuid-Spanje uit onder begeleiding van de BNLTGT.

Na de amphibische landing door Engelse, Nederlandse en Spaanse mariniers in Sierra del Retin, wer-

den een 100-tal non-combatants geëvacueerd naar schepen die voor de kust van Pinheiro da Cruz lagen.

De meeste aandacht in Crisis Zuid ging vooral naar het uittesten van het Combined Joint Task Force-concept (CJTF). Dit concept, een Amerikaans initiatief gelanceerd in 1993, werd officieel door de NAVO erkend tijdens de NAVO-top van Brussel van januari 1994.

De bedoeling is om over een flexibele organisatie te beschikken dewelke de NAVO en PFP-naties makkelijker kan laten samenwerken tijdens vredesoperaties. Het CJTF biedt niet enkel de mogelijkheid de multinationale militaire planning te vergemakkelijken, maar helpt ook de leemten tussen de politieke en militaire functies binnen de Alliantie te overbruggen. De NAVO wil het CJTF-concept gebruiken om zowel tijdens "Artikel V" als "niet-Artikel V" operaties te kunnen beschikken over mobiele en vlug inzetbare hoofdkwartieren. Gehoopt wordt het CJTF-concept volledig operationeel te hebben tegen het einde van dit jaar nadat de Noord Atlantische Raad dit concept goedgekeurd zal hebben.

Naast het uittesten van het CJTF-concept werd ook aandacht besteed aan het in praktijk testen van het Multinational Joint Logistics Centre-concept (MJLC).

Met het oog op het uittesten van het MJLC werd een Multinational Logistic Center opgericht in Stavanger, een Multinational Logistic Command in Aarhus en een Advanced Logistic Support Site (ALSS) in Vaernes voor wat betreft Crisis Noord, en in het CINCIBERLANT-gebied een MJLC in Lissabon, en ALSS in Montijo en 3 Forward Logistic Sites (FLS) respectievelijk in Zaragoza, Rota en Cartagena.

G.A.H. Toremans



## ASPECTS ANECDOTIQUES:

# Les plaques commémoratives maritimes belges en France

Un précédent "Neptunus" rappelait le 75<sup>ème</sup> anniversaire de la Société Royale Amicale des Officiers des Campagnes. Au fil des ans, cette association, créée au lendemain de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale, a consacré l'essentiel de ses activités à honorer l'adage "pour que le souvenir ne se perde". A ce titre la section d'Anvers de l'Amicale (AOC/VOV) a réalisé à l'époque de la présidence nationale du Lieutenant-colonel hre René Destrée, Consul hre. de Belgique à Nice, le placement d'une série de plaques commémoratives dans des ports français, évoquant la participation de gens de mer belges aux opérations de mai et juin 1940.

### A Dieppe

La première plaque fut inaugurée en août 1971 à Dieppe, à la veille du 30<sup>ème</sup> anniversaire du raid expérimental anglo-canadien du 19 août 1942. Mené par le Général canadien Roberts, avec le concours du Capitaine de Vaisseau Hughes-Halette de la Royal Navy, le raid comptait parmi ses exécutants le Lieutenant de Vaisseau Victor Billet, fondateur de la section belge de la Royal Navy. Il commandait lors de l'opération, une barge de débarquement. A son bord, des tanks du régiment canadien Calgary. Touchée de plein fouet lors de la manoeuvre d'approche, par les salves des batteries côtières de l'Atlan-



Mr Bourgois, maire de Dieppe, Mme Vve Victor Billet, le Lt. Col. Hre Paul Eygenraam, président de la S.R.AOC/VOV/Anvers lors du dévoilement de la plaque Billet à Dieppe

tik wall, la barge sombra. L'équipage fut perdu corps et biens.

La plaque de bronze évoquant la mort de Billet est fixée sur le bâtiment du syndicat d'initiative établi sur le front de mer. Mme Vve. V. Billet et sa famille au grand complet, assistèrent à la cérémonie du dévoilement ainsi que le maire de Dieppe Mr Bourgois et le sous préfet de l'arrondissement de la Seine Maritime. Coté Belge: le Commodore Lurquin, Chef d'EM/FN et le commodore Van Dyck, son successeur. Le pavillon était représenté par trois dragueurs qui accueillirent les invités belges et étrangers après la réception à l'hôtel de ville.



Le Commodore Lurquin, Chef d'EM/FN saluant la plaque Billet à Dieppe



## A Dunkerque

La participation belge à l'opération "Dynamo" organisée en mai et juin 1940, en vue de l'évacuation du corps expéditionnaire britannique du Général Lord Gort et de la 1ère armée française du Général Blanchard, est peu connue. Elle fut pourtant substantielle: 38 bâtiments battant pavillon belge participèrent à la victoire logistique de l'Amiral britannique Ramsey et de l'Amiral français Abrial. Enlever 340.000 hommes à la barbe des Allemands ne fut pas une mince affaire. Le bâtiment du service de sécurité à Bray-Dunes-Lez-Dunkerque porte la plaque évocatrice du rembarquement de  $\pm$  220.000 Britanniques et  $\pm$  120.000 Français, complétés par des Polonais et des Belges.

Lors de la réception à l'Hôtel de Ville, le président Rycx, président de la Fédération belge des marins combattants 1914/18 et 1940/45, ostendait fougueux et plein de verve, plaida la cause des pêcheurs ayant subi l'épreuve du feu, ou participé aux aventureuses navettes entre le continent et la Grande Bretagne, fin mai et début juin 1940 quand la "Kriegsmarine" et la "Luftwaffe", harcelaient les centaines de bâtiments de toutes tailles entre le continent et la côte anglaise. Sa pittoresque intervention en néerlandais d'Ostende, intriguait les Français!

## A Saint-Valéry en Caux

Le 12 juin 1940 cinq bâtiments belges participèrent à la tentative d'évacuation du petit port caennais de Saint-Valéry en Caux, du corps d'armée français du Général Ihler et de la division de Highlanders écossais du Général Fortune. Le dévoilement de la plaque commémorative eut lieu en juin 1974. Il fut émaillé d'un incident significatif dans le domaine de l'information militaire mutuelle.

Une fois encore le pavillon était représenté par trois dragueurs. Le maire, le Dr. Couture, avait deman-



Texte de la plaque commémorative de Saint-Valéry en Caux



Lors des cérémonies de 50<sup>ème</sup> anniversaire de l'opération d'embarquement à Saint-Valéry en Caux (juin 1940) des fleurs sont déposées devant la plaque belge par l'adjoint au maire de Saint-Valéry escorté du Commandant Croll de la Marine Nationale et par le Lieutenant Colonel Hre P. Eygenraam, président de l'AOC/VOV/Anvers escorté par le 1<sup>er</sup> Quartier Maître de la Force Navale Jacobs

dé l'autorisation de les faire visiter. Accordée. Malheureusement lorsque les dragueurs se présentèrent devant le goulot d'entrée, la marée n'offrait pas le tirant d'eau suffisant. Force fut donc de gagner le port voisin le plus proche: Fécamp. La marine nationale, qui se trouvait à l'origine de l'incident, mit aussitôt des cars à la disposition de la population de Saint-Valéry pour gagner Fécamp aux heures prévues pour la visite. Le mal était ainsi réparé. Le maire délaissé n'en fut guère heureux. Son

collègue fécampois était d'un tout autre parti que le sien!

Si le rembarquement de Dunkerque fut une réussite, celui de Saint-Valéry fut un cuisant échec. La prompte avance des blindés du Général Rommel déjoua le projet initial:  $\pm$  3.000 hommes seulement furent embarqués au lieu de 50.000, malgré la généreuse défense du Général Berniquet qui mourut au combat. Le chalutier belge 087 "Amelia-Mathilda" fut atteint par le tir ennemi et s'échoua à Veules-les-Roses.

## A Cherbourg

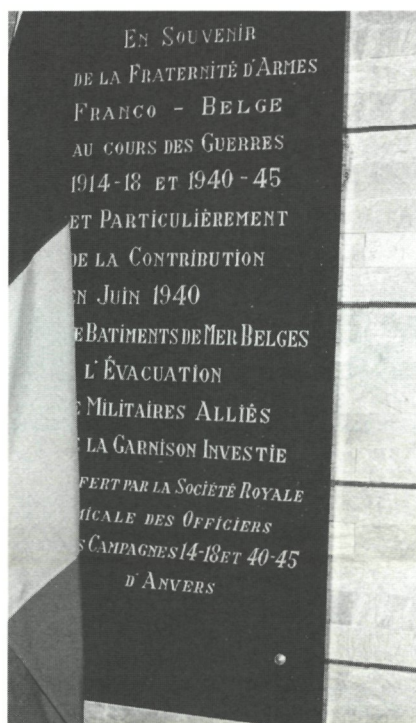
L'inauguration de la plaque, sur l'une des jetées du port de Cherbourg, eut lieu en juin 1978 dans une atmosphère particulièrement chaleureuse. Non seulement la cité normande est chargée d'histoire mais la Belgique maritime s'y trouve associée par le drame du 24 décembre 1944. Il a laissé une trace profonde dans la mémoire des vieux cherbourgeois. Le paquebot "Léopoldville"



de la Compagnie Maritime Belge, après avoir participé sans incident à de nombreux débarquements alliés (en Afrique du Nord, Sicile, Salerne, Normandie etc.) avait quitté Southampton la veille de la Noël pour Cherbourg ayant à bord 227 hommes d'équipage et 2232 soldats américains sous le commandement du Capitaine Charles Limbor, avec François Verworst comme second et Brognion comme 1er officier. Le 24/12/44 à 5h 57, une torpille lancée par un sous-marin de poche caché entre les récifs, frappa le navire de plein fouet: 450 victimes périrent dans l'entrepont. Le torpilleur britannique "Brilliant" fut le premier à secourir les naufragés tandis que l'alerte se répandait parmi les cherbourgeois qui s'apprêtaient à fêter joyeusement ce premier réveillon de la liberté recouvrée. A 08.00 le "Léopoldville" semblait entraînant dans la mort le courageux Capitaine Limbor, ainsi que des GI qui venaient au secours des unités au combat dans les Ardenes. Ils subissaient un sort fatal avant même d'avoir atteint le continent!

## A Brest

La dernière plaque de la série fut apposée à Brest le 14 juin 1980 dans le hall d'entrée de l'Hôtel de Ville. La cérémonie de dévoilement eut une portée particulière en raison de la présence de l'Amiral Bigault de Cazanove, préfet maritime et commandant supérieur Atlantique. Un si haut personnage n'arrive jamais seul. Un détachement à pompon rouge et fanion aux couleurs de l'Amiral, rendait les honneurs tandis que retentissaient les coups de sifflet. Ce grand chef était en froid avec le maire eu égard au fait que l'indemnisation des pêcheurs victimes des marées noires provoquées par des pétroliers éventrés, était soumise à l'avis du préfet maritime. Le maire, homme politique poussait à la dépense alors que l'Amiral, haut fonctionnaire, se montrait avare des deniers de l'Etat. Lorsque le président de l'AOC/VOV/Anvers remercia l'Amiral pour sa flatteuse présence à la cérémonie du



Texte de la plaque apposée dans l'Hôtel de Ville de Brest



Dévoilement de la plaque à l'Hôtel de Ville de Brest, de gauche à droite Le Lieutenant Colonel Hre P. Eygenraam, Mr Robert Rycx, président de la fédération belge des marins des guerres 14-18 et 40-45 et Mr Grouselle, Consul de Belgique à Brest

dévoilement, l'hôte de marque répondit: "Mais vous êtes nos clients et nous honorons notre clientèle"! Les anciens se rappelleront que l'arsenal de Brest contribua à l'équipement de nos trois frégates. Le port militaire du Ponant connaît aujourd'hui un déclin que l'on ne soupçonnait point

aux heures agitées où le rideau de fer abritait un ennemi potentiel. Pendant l'occupation, Brest compta parmi les ports les plus bombardés de France eu égard aux abris pour sous-marins et aux ateliers de réparation des U boten de l'Amiral Donitz sur lesquels la RAF s'acharna pendant 4 ans.

## En guise de conclusion

Notre excellent ami feu le Capitaine de Frégate Hre Roger Planchar, ancien volontaire de la Royal Navy et écrivain remarquable, auteur d'un ouvrage qui fait autorité sur la guerre des Falklands, avait l'intention d'écrire l'histoire des plaques commémoratives apposées en France par la section d'Anvers de la S. R. Amicale des Officiers des Campagnes. Le destin en décida autrement. Il enleva Roger trop tôt à notre amitié. Son souvenir ne nous a point quitté.

P. Eygenraam



# L'AMIRAL JEAN BRASSEUR-KERMADEC

## VERVIERS 1914 - PARIS 1992

**L**a ville de Verviers honore la mémoire d'un de ses citoyens: Jean Brasseur, marin belge au service de la France Libre devenu amiral français.

Le 28 mai prochain le nom de l'amiral Jean Brasseur-Kermadec sera donné au rond-point récemment créé à la jonction des rues d'Ensival, des Carrières et du boulevard des Gerardchamps à Verviers.

Un comité d'hommage s'est créé en vue de marquer sur le terrain, de manière visible et durable, cette dédicace.

L'inauguration est fixée au jeudi 28 mai 1998. Y assisteront, notamment, les amiraux Lefèbvre et Verhulst, respectivement chef d'état-major de la Marine nationale et de la Marine belge. Un détachement de fusiliers marins français (les pompons rouges) avec leur drapeau et un détachement de marins belges avec leur étendard, accompagnés par la Musique royale de la Marine participeront à la cérémonie. Une exposition «Marine», une exposition d'oeuvres de peintres de la mer, des vitrines de commerces décorées en fonction de l'événement, un concours ayant pour prix des mini-croisières à bord de la vedette fluviale Libération de la Marine belge, etc. viendront compléter les animations de la ville qui s'étendront sur plusieurs jours, de l'Ascension au Lundi de la Pentecôte.

Le comité d'hommage, quant à lui, invitera et accueillera des délégations de l'Ordre de la Libération (Général d'armée hre SIMON, Chancelier), des anciens des Français Libres (Général d'armée c.r. de BOISSIEU, Général de corps d'armée hre.



SAINT-HILLIER), des Forces Navales Françaises Libres (Vice-amiral d'escadre c.r. CHALINE), du 1<sup>er</sup> Régiment de Fusiliers marins (Capitaine de vaisseau hre Barberot, ancien ambassadeur de France), etc... Toutes les associations patriotiques, d'anciens combattants, de résistants et de marins belges seront évidemment associés à la célébration.

Le vice-amiral Herteleer, chef de l'état-major général des Forces armées belges, a fait connaître son intérêt personnel pour l'entreprise et a chargé l'amiral Verhulst de piloter le dossier de l'aide à apporter à la ville de Verviers et au Comité. Ce dernier a immédiatement pris contact avec la Marine nationale qui fournira l'ancre à jas, de belles dimensions, destinée à former le motif principal du monument, sobre mais digne, à élever sur le site. La marine belge assurera le transport et la mise en place de l'ancre avec l'aide du génie de l'armée et des services compétents de la ville.

Un tel monument, élevé à l'entrée d'une ville qui n'a pas de vocation maritime ou portuaire, ne manquera pas d'intriguer. Il conviendra d'expliquer ce choix par un texte approprié. Le Comité d'hommage s'y emploiera. Il se chargera de l'érection d'une stèle avec plaque commémorative à dresser à l'avant du monument. Il souhaite qu'un maximum de Verviétois et de marins fassent leur contribution en apportant une contribution en fonction de la valeur de l'événement et de leurs moyens.

Ce sera l'occasion pour les Verviétois non seulement d'honorer un des plus prestigieux enfants de la ville, mais encore de resserrer les liens entre la Belgique et la France et pour les marins de mieux se faire connaître à l'intérieur du pays. Tous les habitants auront à cœur de pavoiser aux couleurs de nos deux nations, le jour de la cérémonie.



## L'AMIRAL JEAN BRASSEUR-KERMADEC

### Courte notice biographique

Jean Brasseur naît à Verviers, rue de Liège, le 9 septembre 1914. Après des études primaires et secondaires à l'Athénée royal de Verviers (exception faite d'une année passée en internat à Malmédy), Jean Brasseur entre à l'école supérieure de navigation d'Anvers, non sans s'être, au préalable, embarqué clandestinement à bord d'un grand voilier. A l'issue de ses études, après une campagne en mer Baltique à bord du navire-école Mercator, il contracte une série d'engagements auprès de la Compagnie Maritime Belge et navigue vers l'Afrique et l'Amérique du Nord et du Sud. Lorsque la guerre éclate, le 10 mai 1940, son navire est à l'escale de Buenos Aires. Sa décision est rapidement prise: il continuera à naviguer mais en combattant. Il réussit à gagner Londres où, apprenant que le Corps de Marine belge, ressuscité en 1939 vient d'être dissous, il choisit de s'engager dans les Forces Navales Françaises Libres du général de Gaulle. Il adopte le pseudonyme de Kermadec, tant en vue d'éviter des représailles à sa famille restée sur le continent que pour s'épargner des ennuis avec les tatillonnes autorités belges en exil.

Après un bref écolage à la mer et sur terre, il est jeté dans l'impitoyable bataille de l'Atlantique au cours de laquelle des meutes d'U-boats tentent - souvent avec succès - de s'opposer à l'approvisionnement de l'Angleterre par des convois en provenance des Etats-Unis et du Canada. Désigné comme second à bord d'un aviso escorteur et dirigé d'abord sur la mer Rouge où il chasse les sous-marins japonais qui s'aventurent dans ces parages, puis sur la Méditerranée où il contribue avec son bâtiment au ravitaillement des forces britanniques de Montgomery aux prises avec l'Afrika Korps de Rommel.

Apprenant que plusieurs des unités de la France Libre intégrées à la 8<sup>ème</sup> armée britannique se préparent à

débarquer en Italie, il se porte volontaire pour l'une d'elle: le 1<sup>er</sup> Régiment de Fusiliers marins en Lybie.

Après un entraînement sévère, le régiment est transporté à Naples d'où il gagne le front et prend part à la lutte contre les troupes de Kesselring. Nommé lieutenant de vaisseau, il reçoit le commandement d'un escadron de reconnaissance. Très vite, Kermadec se révèle aussi bon combattant à terre qu'à la mer. Alors qu'il vient d'être blessé et que son régiment approche de Sienne, le Corps expéditionnaire français est retiré du front pour participer au débarquement de Provence. Après la prise de Toulon, Kermadec avec son escadron libère les Cévennes, rejoint le gros des troupes à Lyon, remonte la vallée de la Saône, et combat enfin dans les Vosges et en Alsace au cours du rude hiver 44-45. Ayant retrouvé son nom de Brasseur, il reprend du service à la mer. Durant plusieurs années, il exerce une succession de commandements de niveau de plus en plus élevé, plusieurs fois entrecoupés de missions à terre. Ainsi il est successivement attaché au cabinet du ministre de la Marine puis à l'état-major du général de Gaulle, alors président de la République, observateur de l'UNO en Indonésie, officier de liaison auprès des autorités britanniques d'occupation à Hambourg, attaché naval à Bonn puis à Madrid et enfin attaché militaire et naval à Londres. Il se révèle excellent ambassadeur et réussit à faire adopter nombre de matériels français par les pays où il séjourne. Entre-temps, il est fait Compagnon de la Libération, obtient la nationalité française et est autorisé à ajouter à son patronyme son nom de guerre, devenant ainsi Jean Brasseur-Kermadec. Rentré en France, il prend le commandement de la Marine à Marseille et la réorganise fondamentalement. Désigné pour Toulon, il obtient sa 4<sup>ème</sup> étoile et devient commandant en chef en Méditerranée et préfet de la 3<sup>e</sup> région maritime.

Admis à la retraite en 1974, il assure durant plusieurs années la direction générale d'un groupe marseillais

d'assurances maritimes et d'affrètement puis, à Paris, administre une société de matériel radio destiné à la marine. Ceci ne l'empêche pas de naviguer en solitaire, près de quatre mois par an, à bord de ses trois cotres successifs: Jibéka, Jibéja II et Jibéka III et ce jusqu'à peu de temps avant son décès.

Grand officier de la Légion d'honneur, Compagnon de la Libération, titulaire des croix de guerre française et belge avec palmes, Jean Brasseur-Kermadec s'est vu décerner en outre les plus hautes distinctions honorifiques étrangères. Vaincu par la maladie, il s'éteint à Paris le 21 mai 1992. Cinq jours plus tard, la France fait au grand marin, au soldat courageux, au diplomate de talent, à l'organisateur exemplaire, des funérailles solennelles aux Invalides à Paris.

Jamais, tout au long d'une vie et d'une carrière hors du commun, Jean Brasseur-Kermadec n'a oublié ni sa ville natale, ni son pays. Seules les circonstances du moment l'ont amené à servir la France plutôt que la Belgique. Indépendamment des visites à sa famille l'amiral Brasseur-Kermadec a été reçu officiellement à plusieurs reprises: par la Marine belge, à l'Ecole supérieure de navigation d'Anvers, à bord du Mercator, à l'Académie de Marine d'Anvers, mais aussi par sa ville natale. En effet, celle-ci lui a décerné le 19 mai 1947, le titre de citoyen d'honneur de Verviers qu'il a été le premier et le seul à porter! A cette occasion, il fut remis la croix de guerre française aux deux grands résistants que furent le docteur Albert Guérissse - alias Pat O'Leary - et le commissaire Nélisten. Le premier, dont il avait fait la connaissance à son arrivée en Angleterre en 1940, est resté tout au long de sa vie un ami très proche. Lors d'une seconde visite officielle à Verviers, en 1978, l'amiral Brasseur-Kermadec prononce une conférence autobiographique à la Société royale d'Harmonie. En 1980, il inaugure, au parc de la Tourelle, le monument érigé à la mémoire du général de Gaulle. Dès le 10 novembre 1992, l'Asso-



ciation royale des anciens élèves de l'Athénée royal Thil Lorrain avait honoré son illustre ancien en apposant une plaque commémorative dans le hall de l'école.

C'est cet homme extraordinaire que sa ville natale honorera, en mai 1998, en lui dédiant un rond-point où sera dressé avec le concours des Marines française et belge, un monument sobre mais digne et à l'initiative du Comité d'hommage, une stèle rappelant sa mémoire.

\*\*\*

Le grand résistant que fut le docteur Albert Guérissé, alias Par O'Leary, a écrit:

*Brasseur est peut-être le Belge le plus extraordinaire, le plus hardi, le plus décidé de ceux qui combattirent dans les armées de la liberté.*

Jean Brasseur-Kermadec a prouvé maintes fois que selon le dicton «un marin sait tout faire»!

Deux choses frappent particulièrement celui qui s'intéresse à Jean Brasseur-Kermadec.

C'est d'une part la chance, presque insolente, dont il a bénéficié tout au long de sa vie, ce qui ne diminue absolument en rien son courage ou ses mérites. C'est ensuite sa profonde humanité. Il était un homme dans la plénitude du terme, avec ses qualités et ses défauts, ses grandeurs et ses faiblesses, son courage et sa peur qu'il n'a jamais cachée. Il n'avait rien du héros sans peur et sans reproche idéalisé par l'imagerie d'Epinal. Il savait être à la fois brutal et fraternel, simple malgré son amour du panache, dur et exigeant tout en étant direct et humain. Sa fidélité et amitié était proverbiale. Il faisait preuve, en toutes circonstances, d'une rapidité et d'une sûreté de jugement extraordinaires, ce qui ne l'empêchait pas, parfois, d'en «remettre» un peu. Il était un meneur

d'hommes incontesté. C'est pour tout cela sans doute que nous le sentons si proche de nous, que nous l'aimons: il était celui que chacun d'entre nous aurait voulu être.

On ne peut mieux conclure qu'en citant le journaliste varois Gabriel Jauffret<sup>1</sup>:

*La passion des hommes et de la mer n'avait jamais quitté l'amiral Brasseur-Kermadec. Révélé par la guerre où il avait manifesté le plus grand courage, il s'était inscrit de son vivant dans la grande tradition des marins d'autrefois, soldats, diplomates, organisateurs et grands serviteurs de l'Etat.*

L. Nyssen

Président du Comité d'hommage

---

<sup>1</sup> In Var - Matin, chronique «Le journal du Var - Faits divers», 22 mai 1992.

---

### Les grandes étapes de la vie et de la carrière de Jean BRASSEUR-KERMADEC:

- 1914: Naissance à Verviers de Jean Alphonse Georges BRASSEUR (9 septembre).
- 1921-1930: Etudes à l'Athénée royal Thil Lorrain de Verviers (sauf une année passée en internat à celui de Malmédy).
- 1930: S'embarque clandestinement à bord d'un grand voilier.
- 1930-1933: Ecole supérieure de navigation d'Anvers.
- 1931: Durant les vacances s'engage comme matelot léger sur le Jean Jadot à destination de New-York.
- 1933-1940: Suite d'embarquements sur divers navires de la Compagnie Maritime belge.  
S'engage dans les Forces Navales Françaises Libres sous le pseudonyme de Kermadec (août).
- 1941: Participe à la bataille de l'Atlantique à bord de diverses unités des FNFL.  
Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe (auxiliaire à titre étranger).
- 1942: Devenu officier en second d'un aviso, chasse les sous-marins ennemis en mer Rouge.
- 1942-1943: Escorte des convois en Méditerranée.
- 1943: Rejoint le 1<sup>er</sup> Régiment de fusiliers marins de la France Libre pour lequel il s'est porté volontaire.  
Nommé lieutenant de vaisseau (toujours auxiliaire à titre étranger). Reçoit le commandement du 3<sup>ème</sup> escadron de reconnaissance du 1<sup>er</sup> RFM.
- 1944: Débarque en Italie avec son unité et est engagé dans la bataille du Garigliano (mai)  
Après la prise de Rome ouvre la route de Sienne. Blessé à trois reprises (juin).  
Le 1<sup>er</sup> RFM comme la totalité du Corps expéditionnaire français est retiré du front (juillet) en vue de prendre part au ...



... Débarquement de Provence (août). Prise de Toulon, libération des Cévennes, de Lyon, bataille des Vosges et de Haute Alsace.

Visite éclair à ses parents à Dison (novembre).

- 1945: Quitte le 1<sup>er</sup> RFM et obtient son premier commandement à la mer (avril). Reprend son nom de Brasseur (mai).
- 1946: Assimilé capitaine de corvette (toujours auxiliaire à titre étranger) pour faits de guerre à *titre exceptionnel* (mai).  
Obtient la nationalité française.
- 1947: Attaché militaire du ministre de la Marine. Fait citoyen d'honneur de la ville de Verviers (19 mai).  
Est admis dans le cadre des officiers d'active.  
Commandant adjoint du bâtiment-école Jeanne d'Arc (octobre).
- 1948-1950: Représentant français au sein de la commission des bons offices de l'ONU visant au règlement du conflit opposant les Hollandais à leur ancienne colonie d'Indonésie. Devient chef des observateurs à Surabaya.
- 1950-1954: Adjoint au commandant de la Marine en Tunisie puis dans l'océan indien. Nombreux déplacements en Asie, Afrique, Australie.
- 1954: Officier de liaison Marine à Hambourg. Nommé capitaine de frégate.
- 1955: Attaché naval près l'ambassade de France à Bonn.
- 1956-1959: Commande divers bâtiments sur toutes les mers du globe.
- 1960: Affecté à l'état-major particulier du général de Gaulle, Président de la République (avril). Promu capitaine de vaisseau (décembre).
- 1961: Autorisé à porter le nom de Brasseur - Kermadec (mai).
- 1961-1964: Attaché naval près l'ambassade de France à Madrid.
- 1964-1966: Prend le commandement du croiseur Colbert, navire-amiral de l'escadre de la Méditerranée.
- 1966-1967: Devient commandant de la Marine à Marseille (septembre 66) et nommé contre-amiral (décembre 66)
- 1961-1964: Attaché des forces armées et attaché naval près l'ambassade de France à Londres.
- 1970: Promu vice-amiral, prend le commandement de l'escadre de la Méditerranée.
- 1971: Devient commandant en chef en Méditerranée et préfet maritime de la 3<sup>ème</sup> région à Toulon.
- 1972: Nomme vice-amiral d'escadre (grade équivalent à celui de général d'armée à 4 étoiles).
- 1944: Visite officielle en Belgique (novembre).
- 1974: Admis à la retraite (30 septembre).
- 1978: Reçu par l'administration communale de Verviers. Donne une conférence à la Société royale d'Harmonie (octobre).  
Reçu à nouveau à l'hôtel de ville de Verviers. Inaugure le monument à la mémoire du général de Gaulle (juin).
- 1989: Doit à son grand regret cesser de naviguer en solitaire à bord de son cotre Jibéka III.
- 1991: Hospitalisé au Val-de-Grâce.
- 1992: Meurt à son domicile parisien (21 mai). Funérailles solennelles aux Invalides à Paris, le 26 mai et inhumation au cimetière de Levallois-Perret.

Pour tous renseignements: **COMITE D'HOMMAGE BRASSEUR**

c/o Léon NYSSSEN

7, rue Bidaut

4800 VERVIERS

Tél./rép./fax: 00-32/(0)87-22.37.04





## WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

door wijlen 1OM(b.d.) J.-B. Dreesen

**P**latvoet is als scheepsterm de benaming voor de vooravondwacht aan boord, de wacht van 4 tot 8 uur 's namiddags. Tegenwoordig spreekt men van de platvoetwacht, en om in de diverse wachtsystemen een automatisch verloop van de wachten te krijgen werd deze wacht in tweeën gedeeld. Het eerste deel (16 tot 18 uur) noemt men de eerste platvoetwacht in tegenstelling met het tweede deel de laatste platvoetwacht, die van 18 tot 20 uur loopt.

Platvoeten (platvoette, heeft geplatvoet) is in de zeevaart het op en neer lopen aan dek. Dit is de juiste benaming voor het gebruik dat sommige zeelui hebben om dagelijks, in zee, een tijdlang aan dek op en neer te lopen. Meestal wordt het gedaan om na de wacht wat lichaamsbeweging te krijgen of, voor bepaalde bedieningen met een zittend karakter, om de bloedsomloop te bevorderen. In de tweede betekenis, doch hier overgenomen van de wal, beduidt het: tegen zijn zin op en neer lopen, bv. als men op iemand moet wachten; de gehele nacht staan platvoeten. De term is Nederlands van oorsprong, overgenomen van het Duits Plattfuss en het Deens Platfoden met dezelfde betekenis. In het Engels gebruikt men als benaming voor deze wacht first and last dogwatch (waarschijnlijk omdat ze meestal gedaan werd door "a sea-dog", een oude bevaren matroos), terwijl het Frans er ge-

woon een premier en second petit quart van maakte.

De oorsprong van de benaming ligt waarschijnlijk bij het feit dat het geen echte wacht was, maar eerder een overgangswacht. De eerste wacht (first watch, Eng.; premier quart, Frans), ging op om 8 uur 's avonds. Tussen 16 en 20 uur, werd er gegeten en daarna werden de zeilen gezet voor de nacht. In het eerste geval was bijna niemand aan dek, in het tweede geval "Alle Hens". Om tijdens deze periode de wacht te doen werd dan beroep gedaan op een oude, bevaren en betrouwbare zeeman, die al platvoetend de tijd trachtte om te krijgen totdat de eerste wacht opging.

Meestal was het de stuurman met zijn volk, die de eerste wacht deed, wat kort en goed als volgt werd uitgedrukt. "De platvoet heeft een end en stuurmansvolk de wacht".

Een uitdrukking die bij ons verloren ging, doch in het Engels nog zeer levendig is, was:

**Vraag:** Welke wacht heb je ?

**Antwoord:** De laatste platvoet en een boerennacht (een boerennacht was voor de zeeman een nacht waarbij hij minstens tot 's morgens 4 uur kon slapen).

In de Royal Navy bestaat deze uitdrukking nog wanneer aan boord van

een schip het vierwachtsysteem gelopen wordt. "He has the last dog and all night in" (Hij heeft de laatste platvoetnacht en de ganse nacht te kooi).

Een andere uitdrukking "Platvoet te scheep, de eerste wacht bij de kaars" werd gedeeltelijk in het Frans overgenomen "Premier quart se fait à la chandelle sur un vaisseau".

### Een anekdote.

Platvoetwacht werd als term bij de Zeemacht in ere hersteld in de Nautische School omstreeks 1953 waarbij hij zijn officiële plaats kreeg in dienstroosters en de cursussen. Enkele tijd later kreeg de school het bezoek van een bij ons goed gekend officier (God hebbe zijn ziel) die tijdens de oorlog na de torpedering van zijn schip ergens in het hoge Noorden en een kouwelijk verblijf op een reddingsvlot in het gebruik van zijn twee voeten werd gehandicapt. Hij kwam zeer wantrouwig informeren, waarop de school zich baseerde om die term te gebruiken. Daar hij zijn opleiding had genoten aan boord van een van onze vroegere zeilschepen, wat toendertijd bijna uitsluitend in het Frans gebeurde, was de term hem onbekend en had hij door zijn fysieke handicap een reden om wantrouwig te zijn. Aan de hand van diverse woordenboeken werd de zaak toen in het reine getrokken.



# NATO's Multi Nationaal Logistiek Commando (MNL)C) getest tijdens RADIANT SUPPORT 97

**V**an 9 tot 13 december was EGUERMIN de gastheer voor RADIANT SUPPORT 97, een door CINCEASTLANT georganiseerde oefening waaraan een 100-tal officieren uit 14 NAVO-landen deelnamen. Deze SYNEX had tot doel officieren uit de operationele, logistieke en medische diensten vertrouwd te maken met de nieuwe NAVO MNL-structuren en organisatie.

Tot enkele jaren terug hechtte de opperbevelhebbers weinig belang aan de logistieke lessen getrokken uit crisis- of oorlogssituaties omdat de bevoorrading volgens hen een nationale aangelegenheid was. De Golfoorlog van 1990/91 bracht daar echter verandering in. Logistieke ondersteuning bleek een grote rol gespeeld te hebben bij het welslagen van deze operatie.

Vermits vele van de huidige opdrachten meer en meer buiten haar traditionele operatiegebieden plaatsvinden, besliste de NAVO de maritieme bevoorrading als een multinationale aangelegenheid te erkennen. Om op een vlugge en efficiënte manier op situaties in te spelen besloot de NAVO haar concept voor de logistieke ondersteuning te herzien. Structuren werden zodanig ontwikkeld dat nationale logistieke toevoerlijnen naar de operationele gebieden degelijk gecoördineerd worden zodat men over flexibele logistieke ondersteuning te beschikt, vooral op het vlak van:

- medische hulp en evacuatie van gewonden naar de wal
- passenger, mail & cargo (PMC) van en naar de eenheden op zee
- technische ondersteuning en schadeherstellingen

Om de integratie van logistiek personeel, ingezet bij multinationale logistieke operaties, vlotter te laten verlopen introduceerde de NAVO een nieuwe oefening. Het initiatief kwam in 1992 van enkele Nederlandse marineofficieren werkzaam bij CINCEASTLANT. De 1<sup>ste</sup> test volgde al in 1993.

Een MNL Commander heeft operationele controle over de TF terwijl hij in zijn staf een Forward Logistic Coördinator (FLC) heeft welke verantwoordelijk is voor de algemene co-ördinatie van de logistieke functies binnen de TF. De FLC heeft op zijn beurt verschillende Group Logistic Co-ordinators (GLC's) in elk van de TG's die instaan voor de controle van alle logistieke zaken binnen hun eigen/respectievelijke TG's.

Het jaar daarop werd beslist de oefening, welke de codenaam RADIANT SUPPORT kreeg jaarlijks in te richten. Overste Gert VAN BEEST, RNIN, L-4 bij CINCEASTLANT, en lid van de RS-97 DISTAFF, schetste hoe RADIANT SUPPORT sinds 1993 evolueerde.

"Initieel was de oefening bedoeld om studenten ingedeeld bij stafcommando's vertrouwd te maken met de MNL-procedures die multinationale maritieme strijdkrachten (MNMF) bij maritieme operaties, voornamelijk geconcentreerd op Artikel 5 operaties, kunnen verwachten.

Amper 4 jaar later breidde het veld van deelnemers zich uit tot officieren, met boord- of walfuncties in de operationele, logistieke en medische diensten en de scenario's werden ingewikkelder en uitgebreid tot niet-Artikel 5 situaties".

Op de vraag of het aantal deelnemers aan RS nog verder zal evolueren zei Overste van Beest *"dat we bij RS97 toch wel het maximum werkbaar aantal bereikt hebben. En wat betreft een eventuele deelname van PjP-landen aan de RADIANT SUPPORT-serie zei de commandant dat "onze nieuwe partners een eigen, zij het meer elementaire, logistieke oefening hebben, nl. COOP SUPPORT. Deze werd verleden jaar voor het eerste ingericht in Roemenië en zal dit jaar doorgaan in Polen".*



Enkele van de 103 deelnemers



RS-97 was gebaseerd op het scenario van STRONG RESOLVE-98<sup>1</sup> zodat de deelnemers zich vertrouwd konden maken met de logistieke en medische aspecten bij niet-Artikel 5 operaties, NEO-operaties en het CJTF-principe.

De oefening was onderverdeeld in 5 fasen:

- een introductie tot de NAVO-documenten en enkele basisoefeningen
- een kennismaking met het scenario, spelregels en familiarisatie met de computerprogramma's
- het eigenlijke spel waarbij de deelnemers, ingedeeld in syndicaten, de door de DISTAFF opgegeven taken moesten oplossen
- briefing over de specifieke logistieke organisatie tijdens SR-98, de uitvoering van NEO-operaties en het uittesten van het CJTF-principe
- evaluatie en aanbevelingen voor toekomstige oefeningen en operaties

De deelnemers werden opgesplitst in werkgroepen (syndicaten) met zowel officieren uit de operationele logistieke als medische diensten. De DISTAFF was verantwoordelijk voor de coördinatie en uitvoering van de oefening en de begeleiding van de werkgroepen.

In totaal kregen de syndicaten 6 gesimuleerde scenario's voorgeschoteld. Elke opdracht omvatte een gamma van militaire en politieke incidenten die een MNLC-staf tijdens real-life oefeningen of operaties kan verwachten. De prioriteit bij het oplossen van opdrachten is de manier waarop de studenten leren omgaan met de hen opgelegde situaties en hoe zij deze problemen moeten benaderen. De deelnemers dienden ook rekening te houden met de aanwezigheid van de pers vermits bij echte operaties, en dan vooral bij humanitaire en vredesoperatie, de media een toenemende rol spelen. Op het einde van elk incident volgde een korte debriefing waarbij de DISTAFF een duurzame oplossing voorstelde.

De NAVO MNLC-organisatie heeft reeds ettelijke malen haar nut bewezen en dit niet enkel tijdens oefeningen. Om een vlot verloop van alle logistieke problemen ten behoeve van de CTF-440 in Operatie SHARP GUARD te verzekeren besloot CINCSOUTH in juni '93 een MNLC en een Forward Logistic Support Site (FLSS) op te richten. Dit MNLC, met HQ in NAVSOUTH, Napels was zuiver gericht op de logistieke ondersteuning van de maritieme eenheden en het 1<sup>ste</sup> FLSS startte haar operaties op 6 december 1993 van op de Italiaanse helikopterbasis van Grottaglie.

Zowel tijdens oefeningen en operaties blijven er enkele zwakke punten naar voor te komen; het probleem van onvoldoende personeel, een gebrek aan logistieke helicopters (LOG-HELO's) en een degelijk opgesteld tankerschema om de bevoorradings op zee (razzing) vlot te laten verlopen.

De speciaal aan de FLS toegewezen LOGHELO's kunnen de PMC optimaliseren.

Deze punten dienen zeker in overweging genomen te worden wil men in de toekomst een vlot verloop van het MNLC verzekeren.

Vanwege deelname aan multi-nationalite operaties en oefeningen zouden de NAVO-landen hun posities inzake logistiek moeten herzien. De standaardisatie van alle uitrustingsstukken, zowel op het vlak van spare-parts, munitie, enz. moet aangemoedigd worden en zij zouden voldoende personeel ter beschikking moeten stellen.

G.A.H. Toremans

---

1 Ongeveer 70% van de 103 officieren die in Eggermin aanwezig waren zullen aan STRONG RESOLVE-98 deelnemen. STRONG RESOLVE-98 is de eerste grootschalige NAVO-oefening waarbij 2 simultane crises in afzonderlijke operatiegebieden (Crisis NOORD en Crisis ZUID) zullen gehouden worden.

Crisis NOORD situeert zich in noordwest Europa en Crisis ZUID in het zuidoostelijk deel van de Atlantische Oceaan, het westelijk deel van de Middellandse Zee en rond het Iberisch schiereiland.

In totaal nemen er meer dan 50.000 militairen uit 15 NAVO- en 10 Pfp-landen deel.





# LEADERSHIP

Leadership est un mot qui a depuis bien longtemps cours à la Marine. Dans les années soixante, le Centre de Formation Navale voguait déjà en plein NEW-LOOK et le Capitaine de frégate Van Laethem, qui veillait alors aux destinées de COMINAV, comme cela s'appelait à cette époque, n'était pas peu fière de ce vent nouveau qui soufflait sur cette caserne dont beaucoup de bâtiments fleuraient encore bon l'époque de la guerre, voire de l'avant-guerre!

Les idées ne meurent pas, on les redécouvre au hasard des événements... Il en est ainsi du *Leadership*, que notre Etat-Major Général a redécouvert après les opérations de ces dernières années. Instruits par la vie communautaire qui caractérise le service à bord des unités navigantes et par les longues absences du foyer familial - que d'autres découvrent après nous - les marins savent depuis toujours que même dans un milieu militaire, imprégné du principe de la hiérarchie, les individus sont avant tout des hommes. Quel que soit son grade, le militaire a besoin de se sentir soutenu, compris, apprécié. Il espère que son chef sera honnête envers lui, qu'il l'écouterait quand il voudra lui confier ses problèmes et l'aidera quand il en aura besoin. Etre à l'écoute des autres n'est pas seulement une des qualités d'un vrai chef, cela suppose aussi qu'on se soucie réellement plus des autres que de soi-même.

Cette vérité première ne paraît cependant pas évidente à tous. Il convient donc de la rappeler à nos cadres et, plus particulièrement, à nos futurs cadres. A partir de cette année, les Forces Armées mettront en place une structure destinée à assurer une formation en *Leadership*. Cette formation s'adressera à tous les candidats officiers, sous-officiers et, également, aux volontaires. Elle sera prolongée dans le deuxième cycle, pour les officiers, et dans les formations B1 et BM pour les sous-officiers.

L'esprit de cette, ou plutôt, de ces formations en "Aptitudes et techniques de commandement" s'inscrit dans le prolongement de la manière dont les problèmes de commandement sont abordés chez nous. Le *Human Resources Management* (HRM) et le Total Quality Leadership (TQL) -qui font suite aux modèles de management de "l'objectif rationnel" et "du processus in-

terne" - s'inscrivent tous les deux historiquement, et dans cet ordre, dans l'évolution qui conduit aujourd'hui à considérer que le **Manager** doit faire place au **Leader**.

L'idée de base de cette nouvelle formation en Leadership est que le chef évolue dans un monde complexe dans lequel il exerce des responsabilités dans des domaines dont les finalités sont en concurrence et qu'il est donc appelé à jouer des rôles différents et concurrentiels. Il lui faut être, selon les circonstances, un **dirigeant** et un **producteur**, un **contrôleur** et un **coordonnateur**, un **mentor** et un **stimulateur**, un **innovateur** et un **négociateur**.

Comment un homme peut-il concilier en lui-même toutes ces tendances concurrentielles? A chacun de ces huit rôles, et en fonction du niveau où l'on se trouve dans l'organisation, sont rattachés trois aptitudes principales, ce sont pour le:

## MENTOR

1. Se connaître soi-même et connaître les autres
2. Communiquer efficacement
3. Epanouissement des subordonnés

## STIMULATEUR

1. Teambuilding
2. Prise de décision en mode participatif
3. Gérer les conflits

## CONTROLEUR

1. Contrôler ses propres actions
2. Contrôler l'action collective
3. Contrôler le fonctionnement de l'organisation

## COORDONNATEUR

1. Gestion de projet
2. Créer des tâches
3. Management Cross-fonctionnel



## DIRIGEANT

1. Avoir une vision, planifier, identifier les buts
2. Créer et organiser
3. Effectivement déléguer

## PRODUCTEUR

1. Produire
2. Susciter un environnement "productif"
3. Gérer le temps et le stress

## NEGOCIATEUR

1. Créer et maintenir une position de force
2. Négocier l'enjeu et le consensus
3. Présenter des idées

## INNOVATEUR

1. Vivre avec le changement
2. Penser de manière créative
3. Gérer le changement.

Il faut donc développer, par l'apprentissage, les différentes aptitudes que doit posséder un chef et lui apprendre à se situer dans chacun des rôles qui pourraient être les siens.

A partir du mois de février 1998, un officier, trois sous-officiers néerlandophones et deux sous-officiers francophones de COMINAV seront formés au Centre de Formation à Laeken. Ils seront les pionniers de la nouvelle formation en Leadership à la Marine. Le contenu des cours de la phase d'initiation militaire, de la formation commune complémentaire, du B1, du BM et de l'école d'application sera progressivement adapté au nouveau programme de Leadership. Mais au-delà des cours, il y a la réalité sur le terrain! Une information des cadres sera organisée de façon à ce que nos jeunes - et moins jeunes - collègues retrouvent aussi dans le vécu de chaque jour, les principes qui leur auront été enseignés à COMINAV.

Les cours "d'aptitudes et de techniques du commandement" sont l'occasion de voir appliqué, à l'ensemble des Forces Armées, un style de

commandement que nous connaissons bien à la Marine et qui a façonné notre image pendant cinquante ans.

Une armée de métier a le devoir de bien former la personnalité et les capacités techniques de ses chefs et futurs chefs. Nous ne vous proposons pas de recette magique ni de produit miracle. Non, nous demandons à chacun d'admettre qu'être chef cela s'apprend et, la Marine demande à ses officiers et sous-officiers d'être des chefs.

Cela signifie-t-il qu'après le HRM, le TQL sera enterré? Non, le TQL reste plus que jamais un instrument mis à la disposition des responsables pour mieux produire, diriger, coordonner et contrôler. Le TQL permet de stimuler le travail d'équipe et de faire participer toutes les forces vives d'un service à la réalisation en commun de projets qui favorisent la réalisation de l'objectif final. Le

premier séminaire TQL organisé par le CPC(T) Grandchamps, à COMLOGNAV, en 1997, sera suivi d'autres en 1998. Ainsi, chacun qui le souhaite pourra apprendre à mieux maîtriser les outils qu'offre le TQL.

Ensemble, les cours sur les "Aptitudes et techniques du commandement" et les formations "TQL" mettent à la disposition de notre personnel un arsenal de techniques que peu d'entreprises peuvent offrir à leurs cadres. Sachons en profiter.

**CPF BEM G. VANLERBERGHE**  
**COMINAV/DI**







In 1934 neemt de heer De Vos, Directeur Generaal van het Zeewezen, het initiatief tot het stichten van de "Société Belge des peintres de la Mer". Een marineofficier, de Commandant Louis Royon, is één van de medestichters samen met Maurice Pauwaert, een andere kunstenaar, yachtsman en stichter van het maandblad "Wandelaar & Sur l'Eau". Deze vereniging verwerft snel bekendheid door het lidmaatschap van kunstschilders met grote faam. Prestigieuze tentoonstellingen in het Paleis van Schone Kunsten te Brussel worden met succes bekroond.

Een verschil in opvatting gevolgd door een onenigheid zal de scheiding in twee strekkingen tot gevolg hebben.

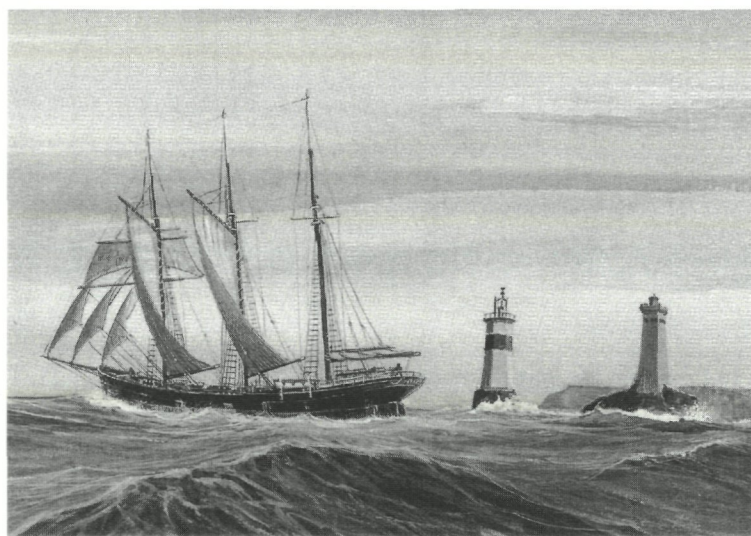
Enerzijds de schilders gesproten uit het milieu met de Zee als leerschool en anderzijds kunstenaars, soms zeer beroemd, die in hun kunstuitbeeldingen te dikwijls de realiteit van het maritieme leven verwaarlozen.

In 1992 sticht een kleine groep kunstenaars, allen bezield met de hartstocht van de wijde zee, de vereniging van "De Belgische Marine Schilders". Zoals in de statuten nauwkeurig is omschreven, staat de vereniging open voor alle kunstenaars die aan twee essentiële voorwaarden voldoen, namelijk een bekwame maritieme ervaring in de koopvaardij, yachting, enz., alsook een academische kwaliteit van hoog niveau. Jaarlijks wordt een introductietentoonstelling gehouden teneinde nieuwe kandidaturen te aanvaarden.

Andere schilders hebben alzo de vereniging vervoegd en getuigen aldus van lange maritieme traditie.

Indien U wenst op de hoogte gehouden te worden van hun tentoonstellingen, aarzel niet met hun secretariaat contact te nemen:

En 1934, le Directeur Général de la Marine, Monsieur Henry De Vos, prend l'initiative de créer la "Société Belge des peintres de la Mer". Un officier de marine, le commandant Louis Royon, est l'un des membres fondateurs de cette société avec Maurice Pauwaert, autre artiste, yachtsman et fondateur du périodique "Wandelaar & Sur l'Eau". La société acquiert rapidement une importante notoriété par l'affiliation de peintres de grand renom.



"Raz de Sein" - Akwarel - 30x50 cm

Bob De Bruycker

Des expositions prestigieuses ont lieu régulièrement au Palais des Beaux-Arts de Bruxelles et sont couronnées de succès. Une différence, puis une divergence séparera bientôt deux tendances distinctes: d'une part, les peintres évoluant dans l'intimité du monde marin, d'autre part les artistes, parfois célèbres dont l'expression artistique de grande qualité ignore trop souvent les réalités de la vie maritime.

En 1992, un petit groupe d'artistes, ayant tous en commun la même passion pour le Large que Louis Royon, ont constitué en ASBL "l'Association des Peintres de Marine Belges". Comme le précisent les statuts, cette Association est ouverte à tout artiste répondant à deux critères essentiels: une expérience maritime (Long Cours, Yachting, etc.) et des qualités académiques d'un niveau élevé. Chaque année une exposition probatoire est organisée afin de recevoir de nouvelles candidatures. D'autres peintres ont ainsi rejoint les rangs d'une Association dont les oeuvres apportent au grand public le témoignage d'une tradition maritime de grande valeur. Si vous désirez être tenus informés de leurs expositions, n'hésitez pas à contacter leur secrétariat:

**Bakkerstraat, 45**

**2140 Borgerhout / Antwerpen**

**Tel/Fax 03/271.09.71**



Hieronder een overzicht van de volgende tentoonstellingen:

Voici un aperçu des prochaines expositions:

**17-28 avril: Centre culturel d'Auderghem, Bld du Souverain, 183 Bruxelles**

Vernissage le 17 avril à 18 heures

Vernissage op 17 april te 18u.

Open: ouvert ma/vr. - lun/vend. 14 à 18 h.

**21/5 - 1/6/98: Festivité en hommage à l'Amiral Brasseur - Kermadec**

Combattant belge devenu Amiral dans la marine de guerre française pendant la seconde guerre mondiale.

Participation de détachements de la Marine française et Belge lors de l'inauguration d'un monument le 28/5.

Exposition de Marine et peintre marine dans l'immeuble de la ville dit "BETTONVILLE" Verviers.

**17-18-19/7/98: Dagen van de Marine Marinebasis Zeebrugge**

Journées de la Marine Base Navale de Zeebrugge

# HAVENBESTUUR BRUGGE-ZEEBRUGGE



**Maatschappij van de Brugse  
Zeevaartinrichtingen N.V.**

L. Coiseaukaai 2, 8000 Brugge  
Tel. 050/44.42.11 - Fax 050/44.42.24

P. Vandammehuls, Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/54.32.11 - Fax 050/54.32.24



# The Kingdom of Belgium et sa Marine!

**C**ombien de fois n'entendons-nous dire par des gens peu informés qu'avec ses 65 "petits" kilomètres de côtes, notre pays n'a point besoin d'investir dans une Marine. De guerre, de surcroît!

De tels propos peu crédibles, ne témoignent en fait que d'une totale méconnaissance des multiples missions qui sont confiées à notre Marine en temps de paix, et surtout du rôle essentiel qu'elle assume pour le pays, dans de très nombreux domaines.

En toute objectivité, on ne peut ignorer que les navires et équipages de notre "Flotte de guerre" ont entre autre pour tâches de : participer à des missions humanitaires ou de coopération technique à l'étranger; à la recherche océanographique; aux sau-

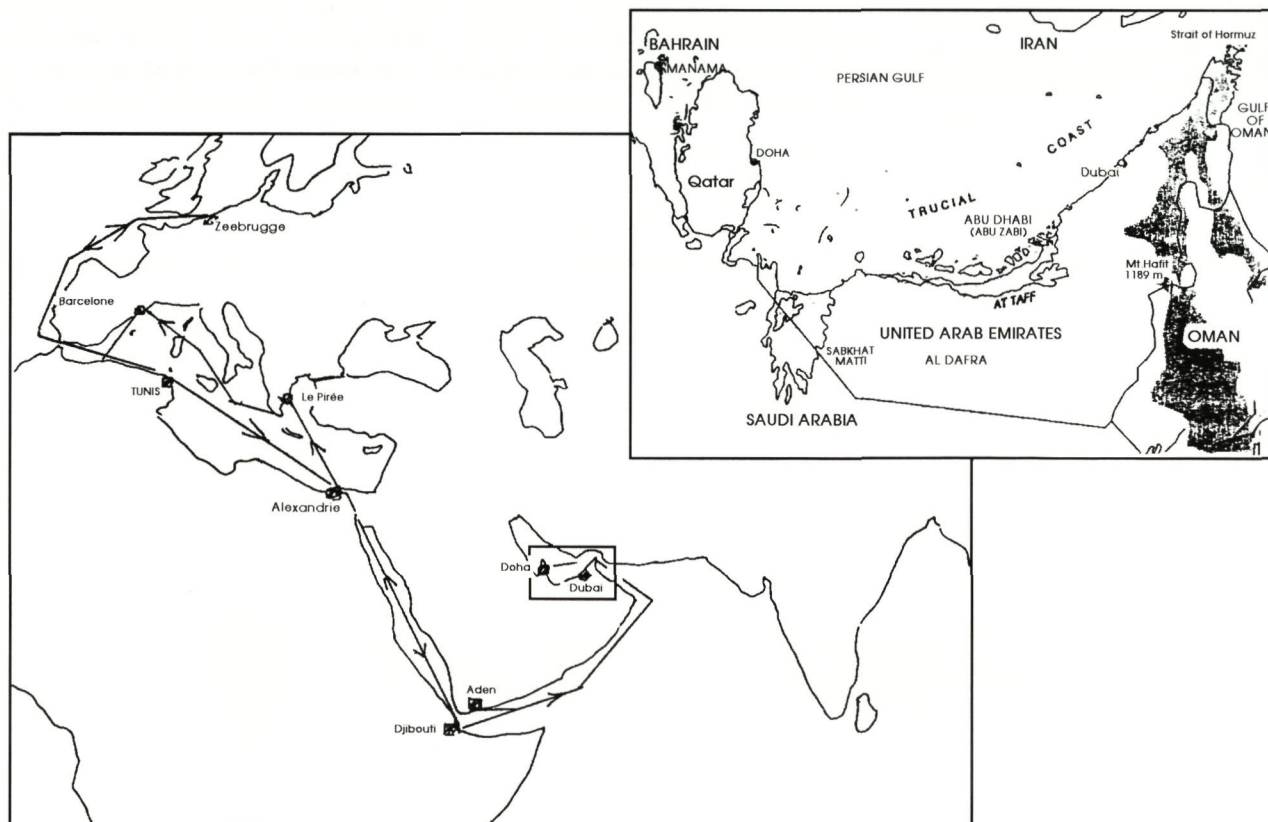
vetages en mer et aux plans de secours dans les eaux territoriales; d'exercer le contrôle sur la pêche et d'apporter un soutien aux opérations de police et douanes. De contribuer à lutter contre la pollution en mer, de rechercher les épaves de navires disparus, de détruire des engins explosifs, de mettre son centre d'oxigénéothérapie à la disposition de la population, d'assumer la présence belge sur les mers, etc.

Elle est en outre chargée d'importantes missions de représentation à l'étranger et d'y appuyer notre commerce extérieur, sans oublier sa collaboration à la formation des officiers de la Marine Marchande.

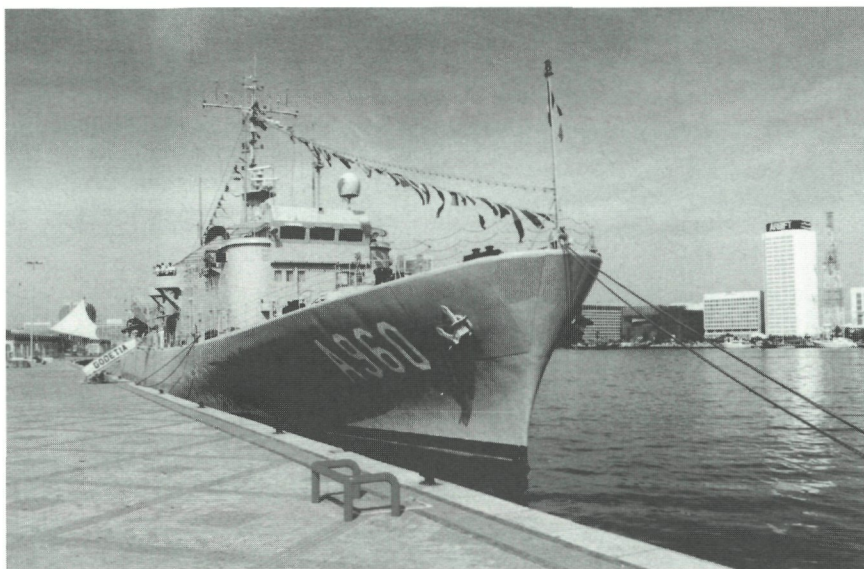
Dans cette dernière optique, notre Marine organise depuis 6 ans déjà, conjointement avec l'Ecole Supé-

rieur de Navigation d'Anvers, l'ESNA, une campagne annuelle d'entraînement de 2 à 3 mois au cours de laquelle un certain nombre de candidat(e)s-officiers de 1ère candidature de l'ESNA sont embarqué(e)s à bord du BNS GODETIA pour une initiation in situ, à la vie du bord et aux choses de la mer.

Ce premier amarinage a lieu généralement au cours du second trimestre scolaire, mais le dernier en date, à destination des Emirats Arabes Unis (E.A.U.), se déroula en novembre/décembre dernier. La raison était la tenue à Dubai, du 7 au 10 décembre, d'une très importante foire commerciale intitulée "Quality from the Kingdom of Belgium" qui réunissait en une vaste vitrine nationale, plus d'une centaine de sociétés de pointe belges.







**Le BSN GODETIA, un ambassadeur "extraordinaire" amarré au coeur de la ville, sur la Dubai Creek**

Vu l'enjeu économique et l'envergure financière de cette manifestation présidée par le Prince Philippe, le Gouvernement belge se devait d'y envoyer en ambassadeur "extraordinaire" un navire de notre Marine pour y arborer nos couleurs, appuyer notre diplomatie et notre Commerce Extérieur.

Le BNS GODETIA, placé sous le commandement du Capitaine de corvette Ed. Vanden Haute, quitta donc sa base de Zeebrugge le 6 novembre avec à son bord, outre un équipage fixe de 90 hommes, un contingent de 25 cadets de l'ESNA, encadrés par leurs professeurs.

Il relâcha successivement à Tunis (TN), à Alexandrie en Egypte, à Djibouti, à Doha et à Dubaï, du 6 au 12 décembre, où il fut l'objet de beaucoup d'intérêt et de visites de cheiks, d'hommes d'affaires et autres VIP's.

C'est en ce port magnifique de la "Côte des Pirates" de construction résolument futuriste, que les cadets - et les cadettes - furent remplacé(e)s par un autre groupe de même importance qui effectua lui, le voyage de retour vers Zeebrugge.

Pour tous ces jeunes, âgés d'une vingtaine d'années à peine, cette première campagne en Méditerranée, l'Océan Indien et le golfe Arabo-persique, fut une expérience hors du

commun, même s'ils n'en discernèrent pas d'emblée tous les aspects.

Ce fut tour à tour la découverte d'une vie sociale dans un univers clos qui roule et tangué dans un infernal Force 10 à l'ouvert de Gascogne; la cohabitation prolongée avec les marins aguerris de l'équipage ou parmi des condisciples de nationalités étrangères. Le choc de la culture arabe aussi, découverte au fil des différentes escales qui jalonnèrent le parcours, ou la fête de Noël passée en l'absence du noyau familial au Pirée (GR.) et le Nouvel An sans le ou la petit(e) ami(e), à Barcelone.



**Les cadet(te)s de l'ESNA, pour tous, une première expérience de marin hors du commun**

Et aussi, à l'aube de l'âge adulte, vivre quasi inconsciemment, cette période de jeunesse où comme dans toute communauté minoritaire, on se regroupe pour cultiver ce qui rapproche.

Le choix enfin, d'une carrière hors des sentiers battus, pour laquelle ils ont opté délibérément. Dans un premier temps du moins!

Peut-être qu'un jour, bien plus tard, grâce à leur solide formation de base, certains d'entre eux se retrouveront non plus à bord, mais capitaines d'industries.

Souhaitons qu'au détour de quelque "Exhibition of Belgian Products and Technologies" ils prendront conscience de l'extraordinaire image de marque et du fabuleux potentiel commercial que représente notre pays à l'étranger. Tout comme le firent les 4.000 visiteurs du World Trade Center de Dubai en décembre dernier, qui y signèrent des contrats de plusieurs milliards de francs avec nos industriels.

Pareille dynamique, hors du clivage communautaire, est assurément plus valorisante pour l'esprit d'entreprise que nos sempiternelles querelles de clocher. Et tant de stériles élucubrations pour justifier des non-investissements. En matière maritime par exemple!





**La ville de Dubay: une richesse architecturale futuriste, aux portes du désert**

Des projets de tous ordres sont à élaborer pour l'avenir et des foires à l'image de celle de Dubai, seront encore organisées. La participation active de notre pays, et celle de notre Marine, sera plus que jamais indispensable ... et justifiée dans le temps!

Alors qu'un peu d'ouverture d'esprit, d'intelligence constructive et de bon sens suffisent à (se) convaincre de l'utilité de disposer d'une Marine, dont le rôle dépasse largement le domaine de la défense de nos 35 nautiques de côtes, le concept d'un envahisseur étant désormais obsolète.

Il urge au contraire de donner tous les moyens disponibles à notre Marine, pour qu'elle puisse contribuer toujours plus, non seulement à la formation de notre jeunesse (écoles, associations, etc), mais aussi au développement tous azimuts de la nation toute entière.

**Photos F. Philips**

**Saint Bernard du Spuikom**



**FRANK**

**DIERICKX**

**INFORMATICA**

BVBA

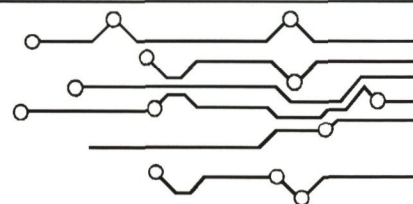
PC-netwerken onder **Novell NetWare** en **Windows NT**

standaard- en maat-**software**

**Cubic** boekhouding, facturatie, voorraad- & orderbeheer, .....

**opleidingen**

Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90  
e-mail frank@fdi.be



**service en support**

**Tulip** computers  
**Hewlett Packard** printers  
**Epson** printers

**Ricoh** faxen en copiers  
**USRobotics** modems



## LES EMIRATS ARABES UNIS - E.A.U. : SHORT DATA CARD

Cet Etat de la péninsule d'Arabie, correspondant à l'ancienne "Cité des Pirates" ou "Trucial States", regroupe actuellement sept émirats : Abu Dhabi, Dubai, Sharjah, Al Fujairah, Ajman, Umm al Qaywayn et Ra's al Khaymah, sur le golfe Persique.

Cette région désertique, jadis encore dénommée "Etats de la Trêve", fut placée sous protectorat britannique de 1892 à 1971. Le 2 décembre 1971 marqua son indépendance et l'avènement de la Fédération indépendante des Emirats Arabes Unis (E.A.U.).

Depuis lors cette fédération est gouvernée par un Conseil Suprême, composé de souverains de chaque émirat, et par un gouvernement fédéral, installé à Abu Dhabi.

Elle a comme président depuis plus de 25 ans, Son Altesse Sheikh Zayed bin Sultan al Nahyan.

Surface: 80.000 km<sup>2</sup> et 1.320 km de côtes.

Population: 2.900.000 (estim.)

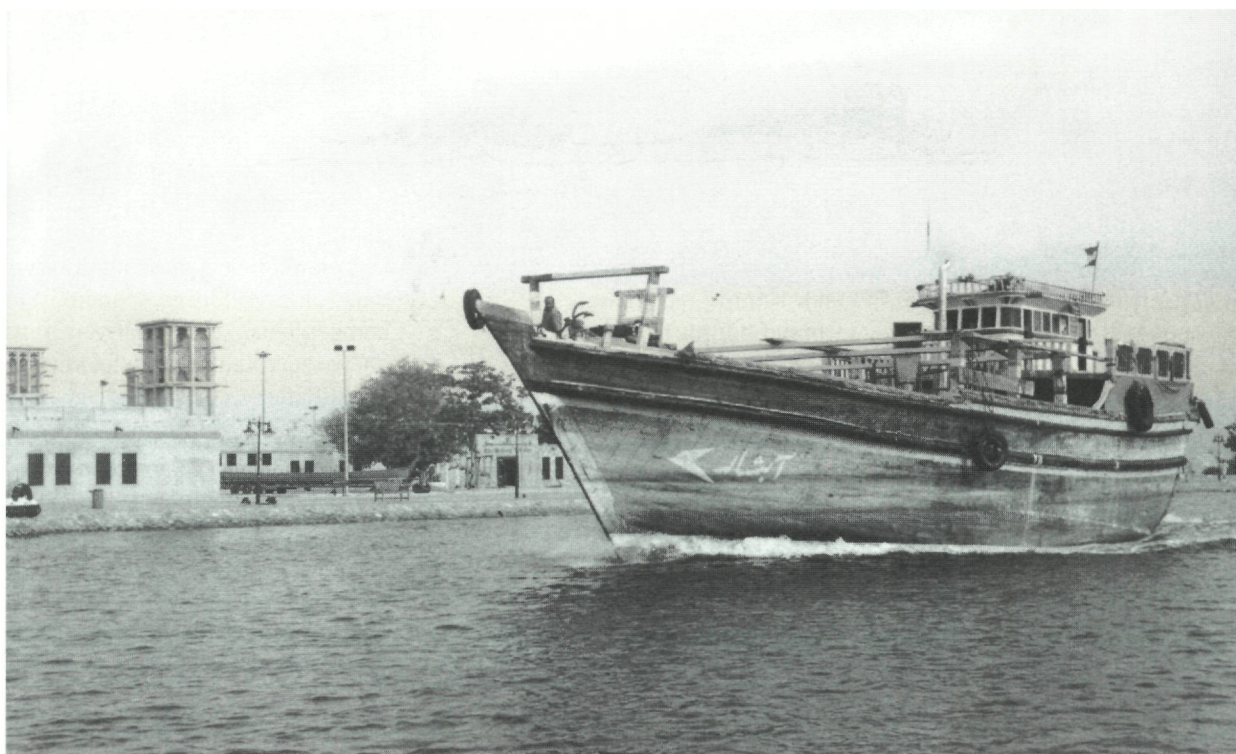
Religion: Musulmans (96%)

Ressources: pétrole, gaz naturel, etc.

Monnaie: dirham (dh) = 100 fils.

1 US \$ = ± 3,55 Dh. (déc. 1997)

Marine marchande: 57 navires de plus de 1.000 GRT, parmi lesquels 21 tankers, 18 cargos, 10 P-Conteneurs, 3 Ro-Ro's, etc., qui totalisent 1.130.000 GRT ou 1.940.000 DWT



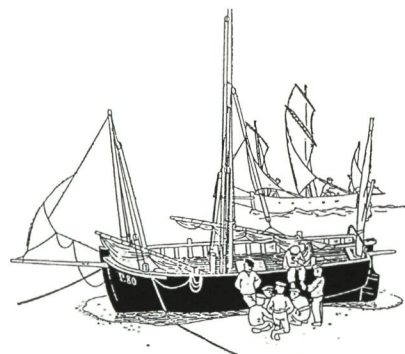
.. une flotte marchande moderne, mais aussi les "DHOWS" légendaires, qui par centaines sillonnent le Golfe Persique, chargés de marchandises diverses

Photo Fr. Philips



# De Panneschuit IV

## De afwerking van de put



Zodra de drie dekken afgewerkt zijn, verkies ik om eerst de put zoveel mogelijk af te werken. Wanneer we een schuifdeurtje voorzien voor de toegang tot het roef is het wel nodig om de opening in spant 6 zo

ger. Dit is een eiken balk die eigenlijk vanaf de voorsteven tot tegen de achterspiegel loopt en waarop al de dekbalken dragen. De afmetingen zijn 5 mm hoog en 6 mm breed. De bovenzijde van de lienewaar bevindt

breed en laten we die de overlopers noemen. Deze planken verbinden trouwens het dek van het roef met het achterdek. Let wel op dat de stutten zeer nauwkeurig uitgezaagd worden en dat de overlopers voorlopig afneembaar zijn.

Op de beide overlopers rust dan de mastbank. De dikte bedraagt eveneens 4 mm en is 17 à 18 mm breed. In het midden zagen we de nodige uitsparing voor de mastkoker (15 x 11 mm) (zie fig. 31).

Ook deze blijft voorlopig afneembaar. We duiden de onderzijde van de mastbank tegen spant 6 aan. Wanneer we ter hoogte van spant 6 een recht latje op de verschansing plaatsen moet de aangeduide lijn evenwijdig zijn met de onderzijde van dat latje. In De panneschuit deel II (fig. 19) schrijf ik dat de vloer van de put uit losse eiken planken bestaat, waardoor we er dan ook 5 volledige spanten in hebben geplaatst. Het is dan ook logisch dat we zo volledig mogelijk die vloerconstructie wensen weer te geven (zie fig. 32).

Deze constructie bestaat teneerste uit het zaathout. Het zaathout verbindt alle spanten onderling met elkaar. De afmetingen zijn 8 mm breed (= dikte kiel) en 5 mm dik. Over de dikte van ieder spant wordt een uitsparing van 2 mm voorzien (zie fig. 32 en 33).

Bovenop het zaathout rust dan de nodige rechte dekbalken die tegen de spanten vastgezet worden. Het zijn eiken balkjes van 3 mm breed en 5 mm hoog. Over de breedte van het zaathout voorzien we de nodige uit-

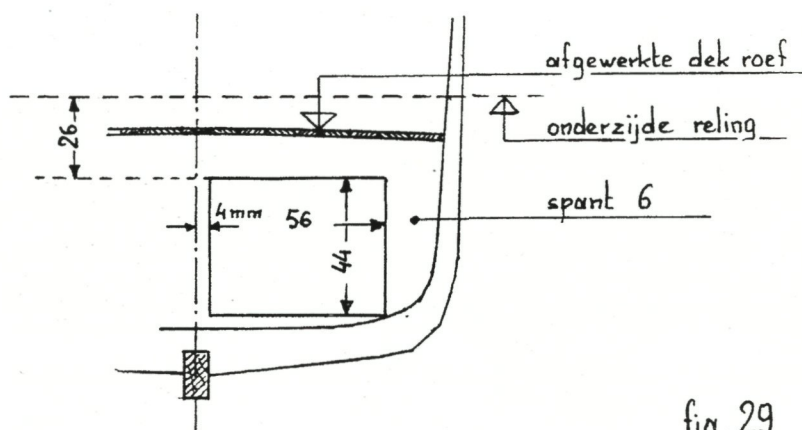


fig. 29

groot mogelijk te maken. De afwerking ervan wordt verder beschreven (zie fig. 29).

Tussen de 2 valse spanten 6 en 3 lijmen we tegen de binnenzijde van de spanten de lienewaar of dekbalkwe-

zich 8 mm lager dan de bovenzijde van het berghout (zie fig. 30).

Bovenop de lienewaar komt dan aan BB- en SB-zijde een eiken plank evenlang als de lienewaar. De afmetingen zijn 4 mm dik en max. 22 mm

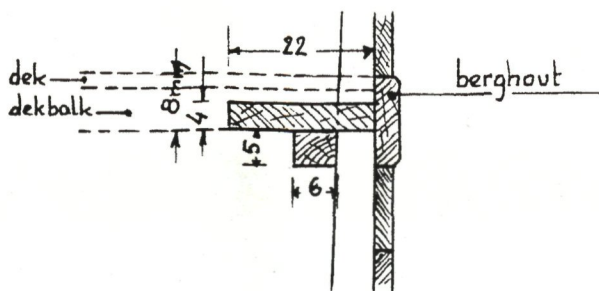


fig. 30



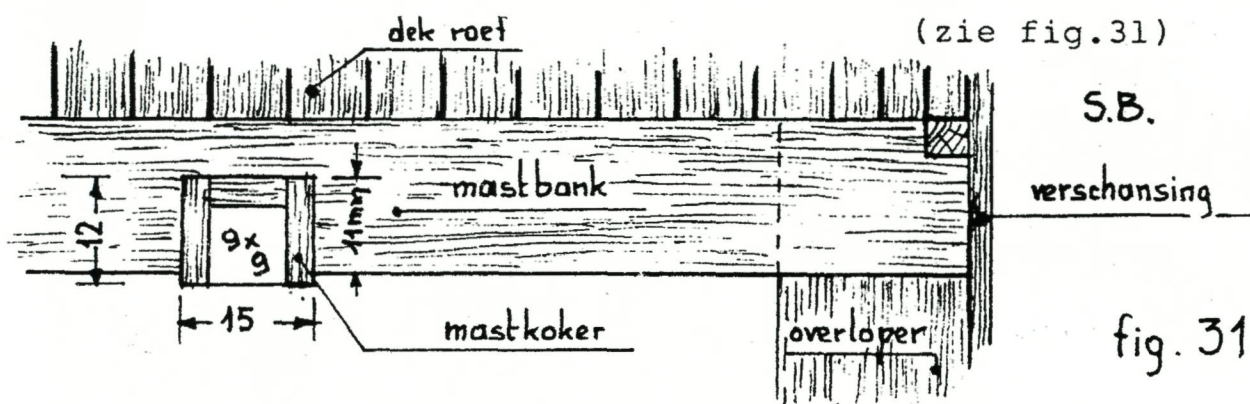


fig. 31

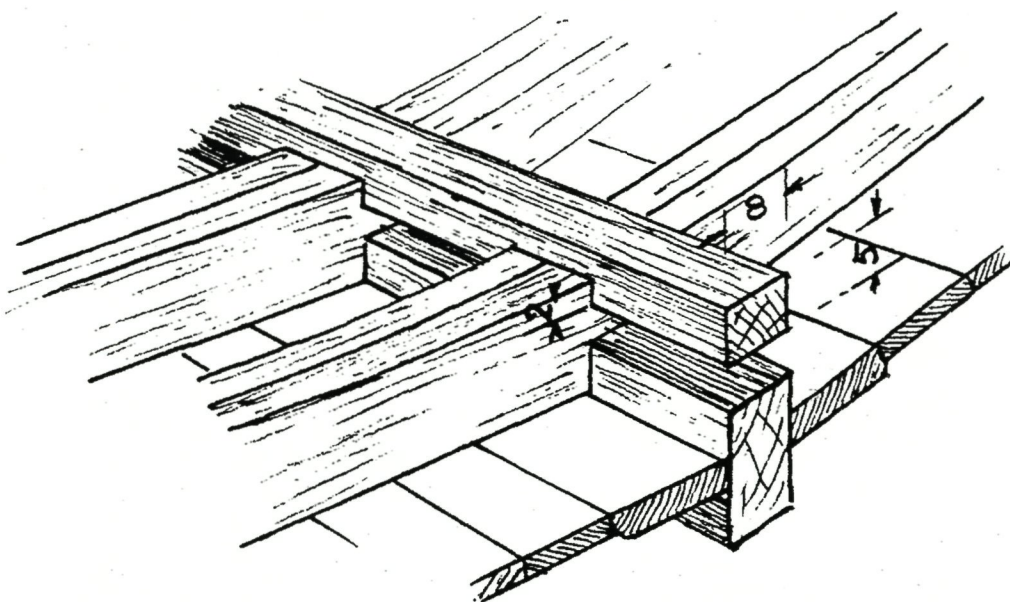


fig. 32

sparing van 1,5 mm 'zie fig. 33 en 34).

De hoogte tussen de onderzijde van de mastbalk en de bovenzijde van de dekbalk tegen spant 6 is 44 mm. De hoogte tussen de bovenzijde van de verschansing en de bovenzijde dekbalk tegen spant 3 is 70 mm. Daartussen lijmen we de resterende dekbalken tegen de andere spanten, zorg dragende dat ze allen op een rechte lijn liggen waardoor we een effen vlak bekomen. Nu worden de beide schotten afgewerkt, respectievelijk tegen

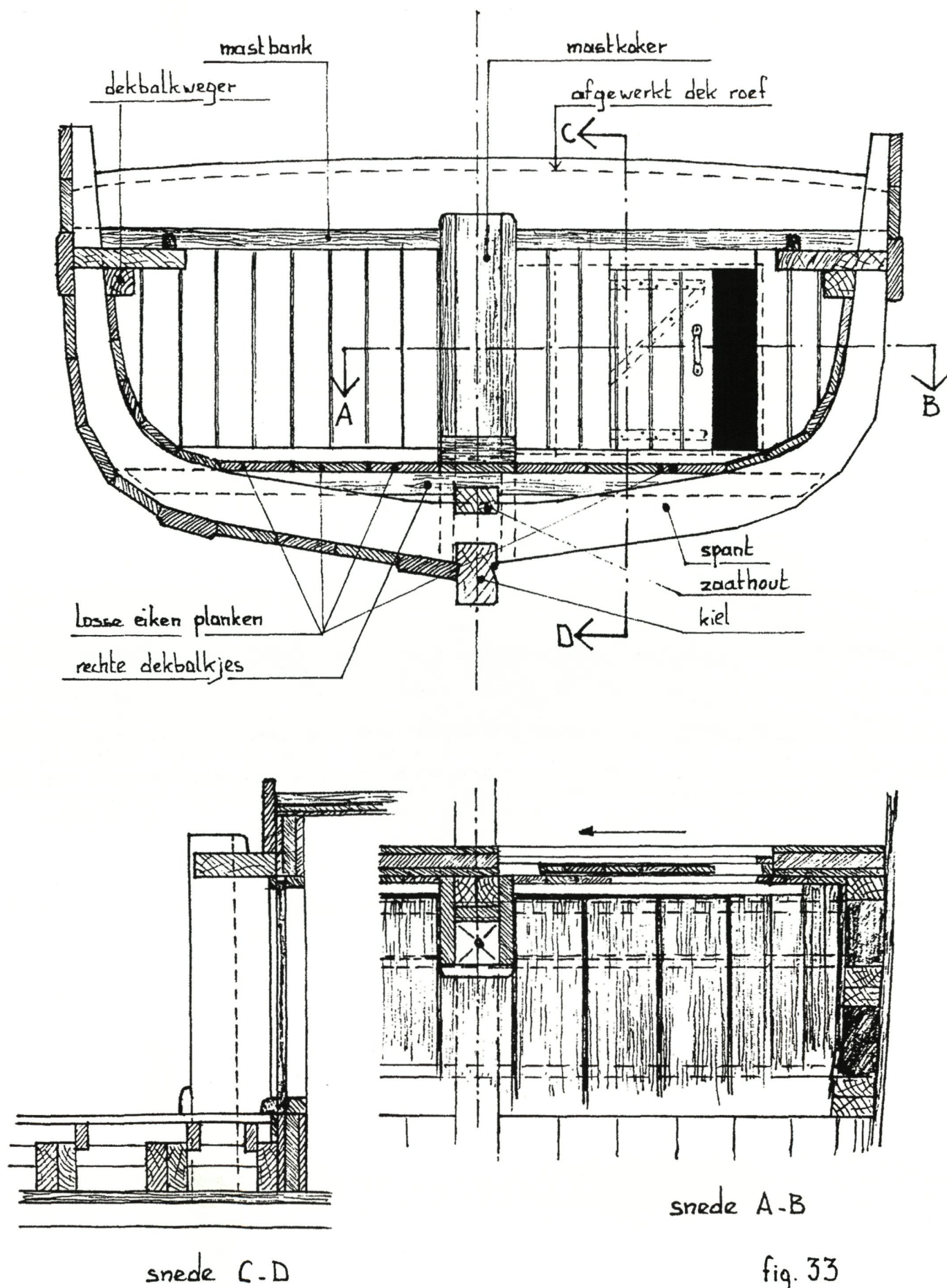
spant 6 en 3. Voor de afwerking ervan voorzie ik R.N.D. latjes van 6 à 7 mm breed en zo dun mogelijk (max. 1,5 mm).

Op de valse spant 3 tekenen we een rechte lijn die de bovenzijde van beide overlopers verbindt. Deze lijn stemt overeen met de bovenzijde van het schot. Vanaf de as-lijn lijmen we naar BB en SB de R.N.D. plankjes tot tegen de huidbeplanking. De onderzijde rust op de halve spant 3. Om de naden ietwat te accentueren schuiven we de kanten lichtjes af. Let wel

op dat ze mooi vertikaal gelijmd worden.

De afwerking van het schot tegen de valse spant 6 verloopt ietwat anders. Eerst plaatsen we de mastkoker tegen spant 6 en op het zaathout in de as van de boot. Voor afmetingen (zie fig. 31 en 33). Vanaf de mastkoker lijmen we dan de R.N.D. plankjes tegen spant 6 aan BB-zijde. Aan de SB-zijde hebben we het schuifdeurtje. Vlak en haaks lijmen we afzonderlijk een geheel van R.N.D. plankjes volgens fig. 35







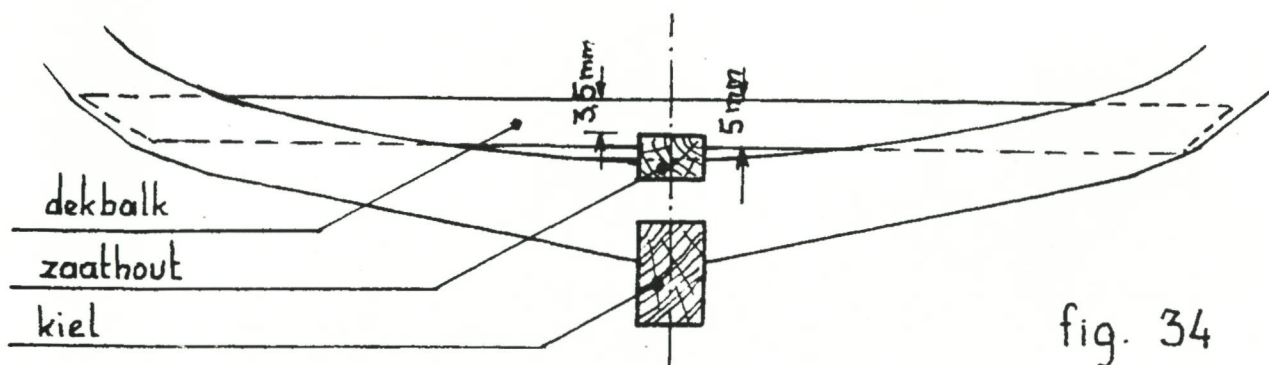


fig. 34

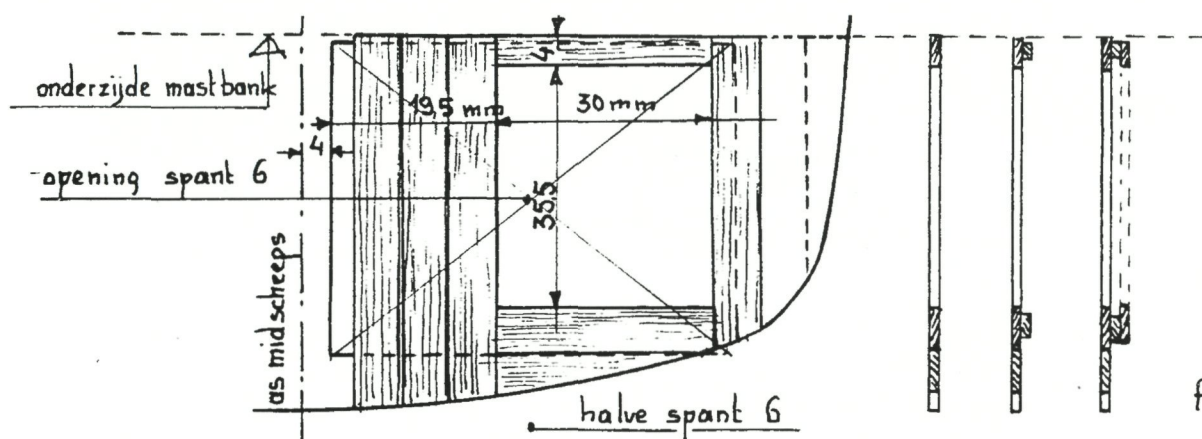


fig. 35

Aan de achterzijde lijmen we 3 fijne latjes van 2 mm breed en van dezelfde dikte als van de R.N.D. plankjes 1 mm groter dan de opening. Tegen die fijne latjes lijmen we terug een latje van 3 mm breed (zie fig. 35).

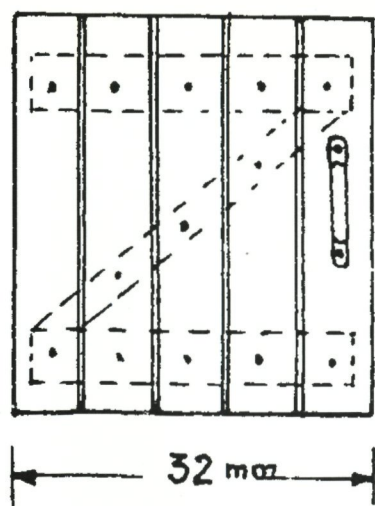
Vervolgens maken we het schuifdeurtje van dezelfde plankjes. De afmetingen zijn 32 mm breed en 35,5 mm hoog. Tegen de achterzijde verster-

ken we het deurtje met dwarse latjes (zie fig. 33 en 36).

Zodra we het schuifdeurtje op zijn plaats hebben gezet kunnen we het geheel tegen de mastkoker en tegen spant 6 lijmen. De resterende beplanking kan verder vast gezet worden.

Eens de beide schotten klaar kunnen we nu de vloer in de put afwerken. De vloer bestaat uit losse eiken plan-

ken van ongeveer 15 mm breed en 2 mm dik. De breedte van de vloer tegen aan spant 6 is ongeveer 10,6 cm en tegen spant 3 9,8 cm. Enkel de 2 uiterste planken versmallen naar achter toe. De overblijvende delen van de spanten wordt bezet met 5 vaste eiken planken van 9 mm breed en tot tegen de onderzijde van de lievewaar (zie fig. 33).



dikte idem R.N.D. latjes

fig. 36



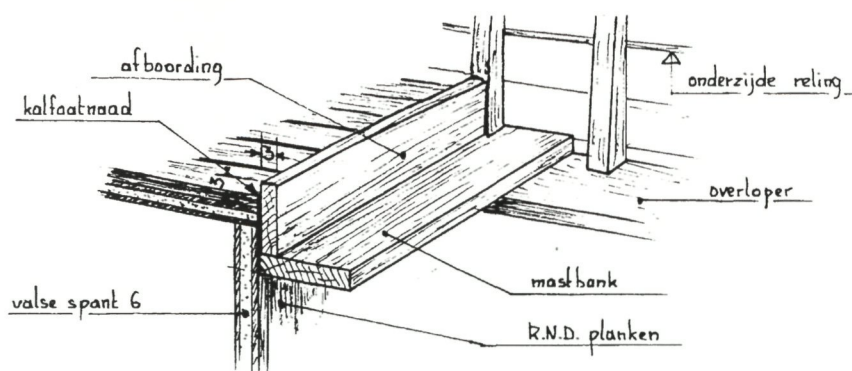


fig. 37

Nu kunnen we de 2 overlopers en de mastbank definitief vastlijmen. Bovenop de mastbank en tegen spant 6 lijmen we een eiken afboording. Deze loopt evenwijdig met de dekrand en steekt 3 mm boven het afgewerkte dek uit. Tussen het dek en de eiken afboording voorzien we terug een kalfaatnaad d.m.v. een strookje zwart papier (zie fig. 37).

Dit geldt ook voor de eiken afboording tegen het achterdek en spant 3.

wordt vervolgd

Uit sympathie



# VERYSER

Torhoutsesteenweg 307/309  
8400 OOSTENDE

Open van 8.30u - 12.30u en 13.30u - 18u  
Gesloten op zondag en maandagvoormiddag

Tel: 059/80.22.77 Fax: 059/80.31.08



## Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist - Votre spécialiste Turbo - Ihre Turbospezialist

**GARRETT**



**HOLSET**



**IHI**

**MITSUBISHI**

Turbo's Hoet P & R N.V.  
Ieperstraat 144a  
B - 8830 Hooglede  
België  
Tel.: 051-70 06 91  
Fax.: 051-70 28 12



# PANORAMA MARITIME

## L'AVANT-PORT D'OSTENDE RELIE PAR PIPELINE A LA ZONE INDUSTRIELLE?

L'année dernière, l'Anversois Leo Michiels du groupe chimique Proviron devint acquéreur de 80 hectares de terrains industriels qui appartenaient à l'entreprise UCB. Ces terrains sont situés dans la zone portuaire, le long du canal de Bruges. Maintenant que Proviron veut investir quelque 100 millions de BEF dans sa nouvelle entreprise, son intérêt se porte naturellement sur les possibilités d'expansion que lui offre le plan de rénovation portuaire.

Trois usines chimiques sont ainsi opérationnelles dans le zoning portuaire d'Ostende. Par voie maritime, elles sont accessibles via la vieille écluse Demey de l'avant-port. Ces dernières années, l'approvisionnement en matières premières et l'exportation de produits finis par navires de mer ont sensiblement régressé. Cela provient en partie d'une restructuration dans la production de produits chimique, mais aussi de la mauvaise accessibilité du site industriel par voie maritime.

### Proviron en tant que 31ème entreprise chimique

C'est par des contacts informels avec l'entreprise UCB (Union Chimique Belge) que Proviron est venu s'établir à Ostende. L'UCB voulait se défaire de sa filiale ostendaise, ce qui procurait à Proviron l'occasion idéale de venir s'y implanter. D'autant plus que l'UCB était une entreprise rentable et que son personnel spécialisé pouvait aisément être récupéré par la nouvelle firme. Celle-ci allait se concentrer sur la production de divers produits chimiques de haute qualité.

C'est ainsi que la zone industrielle du port d'Ostende compte depuis l'année trois implantations chimiques, à savoir Proviron, CNO (une filiale de BASF) et Euroftal. Ce trio opère sur le même site en interaction continue, ce qui lui procure de nombreux avantages sur le plan des voies d'accès et de fournitures en énergie. Quant à Proviron-Ostende

en particulier, une distinction formelle a été faite entre l'aspect opérationnel et stratégique de l'entreprise. C'est pourquoi un holding regroupant l'ensemble des activités a été créé. Leo Michiels y investit un capital de 300 million de BEF et le VIV (Vlaamse Investeringsvennootschap) 100 millions de BEF.

### Pour une liaison maritime adéquate

A Ostende, l'entreprise Proviron est donc devenue propriétaire d'un terrain de 80 ha situé le long du canal de Bruges et à proximité de la zone industrielle Plassendale I, II et III. Nous savons que la nouvelle direction du port autonome d'Ostende a créé tout récemment une filiale pour valoriser et exploiter ces terrains dans le cadre du plan de rénovation portuaire. Proviron et les autres entreprises chimiques sont donc idéalement situés pour profiter des avantages du projet Plassendale. Tout n'est néanmoins pas encore définitivement réglé à ce propos car le ministre Kelchtermans vient d'opposer son veto à la réalisation de Plassendale III.

Cela n'a toutefois pas empêché de procéder à un nouvel investissement de 100 millions de BEF en vue de créer une nouvelle unité de production qui doit être opérationnelle au printemps de 1998. Ce qui est important pour la valorisation de cet investissement, c'est sans conteste une meilleure liaison maritime qu'il n'existe actuellement. Nous savons



que la vieille écluse Demey et le faible gabarit du canal Ostende-Bruges sont insuffisants pour assurer l'approvisionnement en matières premières et l'écoulement des produits finis de ces entreprises chimiques dans des conditions optimales. Une solution à ce problème doit donc être trouvée.

### Un pipeline entre Proviron et l'avant-port

La solution que prévoit le plan de rénovation portuaire est la construction d'une écluse maritime de 10.000 tonnes située au lieu "De Bolle". Il s'agit d'un investissement de quelque 4 milliards de BEF à réaliser en l'espace de 5 années. Jusqu'à présent, seules des expropriations de terrains ont été effectuées. Quant aux travaux de creusement proprement dits,

aucun crédit n'a encore été accordé à ce jour. D'aucuns prétendent même que la construction de cet ouvrage ne se réalisera jamais.


Pourtant, selon Leo Michiels, l'usine Proviron ainsi que les autres entreprises chimiques du zoning portuaire ostendais ont avantage à ce que le site soit accessible aux navires de mer de plus de 3.500 tonnes. Le centre des activités de Proviron est maintenant localisé à Ostende et environ 90% du chiffre d'affaires y est réalisé. Il est évident que l'entreprise désire disposer des moyens maritimes adéquats pour pouvoir opérer dans les meilleures conditions possibles.

C'est assurément parce que Proviron doute, elle aussi, de la réalisation hypothétique de l'écluse de 10.000 tonnes qu'elle a contacté les dirigeants du port autonome d'Ostende

pour leur proposer une solution alternative. Il s'agirait de construire un pipeline entre le site chimique de la zone industrielle et l'avant-port. Ce pipeline servirait à acheminer les matières premières indispensables.

Il est encore trop tôt pour connaître la réaction des dirigeants contactés et pour savoir où en sont les pourparlers à ce sujet. Mais il est certain que Proviron et beaucoup d'autres entreprises du zoning industriel veulent tout tenter pour améliorer la liaison maritime entre leur site opérationnel et l'avant-port ostendais. Une affaire à suivre donc.

H. Rogie



**Paribas Oostende**

Leopold III laan, 13  
8400 OOSTENDE

Tel: 059/50.08.33 Fax: 059/80.87.27

**Kantoordirecteur: Etienne De Corte**



is een uiterst modern bedrijf met 40 medewerkers,  
alomgekend voor een uitstekende kwaliteit en service!

Tijdschriften, boeken, jaarverslagen, catalogi.  
Bedrukken van zwaar karton.  
Tot 5 kleuren + lak in 1 doorgang.

Publicitaire folders.

Briefhoofden, faktuur-sets, omslagen.

DRUKKERIJ GOEKINT nv, Industriepark, 8400 Oostende  
Tel. (059)51.43.43 - Fax (059) 51.44.43



## OSTENDE PORT DE CROISIÈRES

Les activités maritimes du port de commerce d'Ostende sont actuellement concentrées sur le transit de fret ro/ro et de passagers entre l'Angleterre et le continent. Mais le port de la cité d'Enserme a aussi d'autres ambitions. En effet, selon la direction de l'AGHO, le port autonome communal d'Ostende, un quai pour la réception de navires de croisières devrait devenir opérationnel fin 1999. Cette entreprise nécessite évidemment certaines adaptations dans l'avant-port ainsi que l'élargissement du chenal d'entrée.

Ce sont là des travaux importants dont la réalisation dépendra en premier lieu des crédits que l'Exécutif Flamand voudra bien accorder. On estime en effet que la construction d'un quai d'accostage coûtera quelque 200 millions de BEF et qu'un montant identique sera nécessaire pour l'élargissement du chenal d'accès menant à l'avant-port. D'autre part, la direction de l'AGHO devra user de son influence auprès des instances de la Région afin que les crédits nécessaires à cette réalisation soient accordés à temps. Ceux-ci sont attendus pour l'année 1998.

### Des perspectives alléchantes

Une première expérience en cette matière fut tentée à la mi-août 1997. Le navire de croisières "Aegean I" vint alors accoster au poste n° 4 de l'avant-port ostendais. Les touristes qui débarquèrent firent largement honneur au secteur Horeca d'Ostende et de Bruges et contribuèrent ainsi à activer l'économie touristique des deux cités. L'expérience fut donc concluante mais il ne s'agissait là que d'une occasion fortuite.

Pour l'aménagement d'un quai destiné à ces navires, Ostende a l'intention de réserver le poste n° 4 aux rouliers de Sally et de porter plutôt son attention sur les postes d'accostage n° 2 et 3. Ceux-ci sont situés tout près de la gare SNCB et sont aussi directement connectés au centre touristique de la ville. Le quai pour navires de croisières devra avoir une longueur de 400 mètres et être spécialement renforcé sur toute cette distance.

Le coût de ces travaux est estimé à 200 millions de BEF. Si le gouvernement flamand veut bien honorer ses promesses et donc accorder ce montant, l'adjudication de ces travaux pourrait avoir lieu fin 1998. C'est en tout cas la vision de l'AGHO sur cette planification. Si Ostende sera à même de se profiler comme port de croisières en 1999 n'est donc pas chose acquise. D'autres aspects nautiques entrent encore en ligne de compte et de plus, la signature de contrats pour ces escales de croisières ne se fera pas aussi aisément que certains le disent.

### Les croisières en expansion

En effet, au cours de la dernière décennie, le marché des croisières a connu une expansion exceptionnelle et les places sont devenues excessivement chères. Certaines compagnies ont connu des coefficients d'expansion de 400 %. Cela ne vaut pas uniquement pour les USA car la Grande-Bretagne et l'Allemagne, elles aussi, enregistrent un succès remarquable en ce domaine. Quant à la Belgique, notons qu'elle score mieux que la France mais moins bien que les Pays-Bas. Nous pensons ici aux réalisations récentes d'Anvers et de Gand sans oublier l'ancrage de Zeebrugge dans ce secteur.

Une quarantaine de ports européens manifestent actuellement un intérêt certain à devenir ports de croisières. Il ne manque donc pas de concurrence tandis que de nombreux tour-opérateurs s'activent à trouver de nouvelles routes de croisières ainsi qu'une clientèle plus diversifiée. Dans ce vaste marché européen, la



position d'Ostende n'est certes pas exceptionnelle, mais ses possibilités ne sont quand même pas à dédaigner. Citons ici le cas du petit port d'Ijmuiden qui depuis trois ans déjà exploite avec succès une liaison de croisières avec Newcastle upon Tyne. Mais répétons-le: l'infrastructure portuaire doit y être appropriée et les responsables de l'AGHO doivent s'évertuer à promouvoir leurs possibilités auprès des compagnies maritimes et des agences de voyages.

### Elargissement du chenal d'accès?

Les possibilités d'Ostende en tant que port de croisières ne sont certes pas à dédaigner. La ville historique de Bruges se trouve à proximité et Ostende même offre de nombreuses attractions touristiques. La concurrence immédiate ne peut venir que

d'Anvers et de Gand mais un port côtier offre assurément beaucoup d'avantages. A condition, rappelons-le, que l'infrastructure soit adéquate.

A ce propos, il est récemment apparu que le chenal d'accès au quai destiné aux navires de croisières n'était pas suffisamment large pour réceptionner des unités longues de 170 mètres. Nous savons que ce chenal est protégé par une estacade sur chaque bord. L'estacade nord est construite en béton tandis que celle du bord sud est en bois. S'il est nécessaire d'élargir le chenal, il faudra donc démolir une des estacades et la reconstruire plus loin. Le coût de ces travaux a été estimé à quelque 200 millions de BEF.

Quant à la promotion indispensable, la ville d'Enseron vient de lancer une campagne sur le thème "Ostende, aussi un port de croisières". L'année prochaine, une délégation de l'AGHO participera à la "Seatrade

Cruise Convention" de Miami pour y promouvoir son entreprise. D'ici-là, on espère que le quai destiné aux navires de croisières sera opérationnel. Mais on peut se demander si cela sera suffisant vu les craintes concernant l'accessibilité du chenal d'approche.

Reste donc à attendre si Ostende parviendra à conclure des contrats avec des compagnies sur le marché des croisières. Le temps presse car le ports de Dunkerque et de Calais viennent, eux aussi, de montrer leur intérêt pour l'organisation de croisières. Nous le disions plus haut: la concurrence sera dure et beaucoup dépendra des efforts de promotion que l'AGHO devra déployer. Une affaire à suivre donc.

H. Rogie



# HEMPEL



*Hempel Coatings (Belgium) n.v.*

*A Lot More Than Paint!*

**31 Noorderlaan - 2030 ANTWERPEN**

Tel. 03/541.72.30 - 03/541.72.37 - Telefax 03/542.47.99



# NICE TO KNOW

## De Scute

Het gaat goed met de Scute. Wij zijn inderdaad al aan de vijfde gang.

In het begin kon het niet vlug genoeg gaan. De kielbank, de voor- en achtersteven en de spanten dat ging vlot ... maar dan kwam het onverwachte. Eiken planken van vijf centimeter dik blijken niet zo maar te plooiën.

Anderhalf jaar werden methoden gezocht, studiereizen ingericht om te zien hoe de burens en anderen het doen.

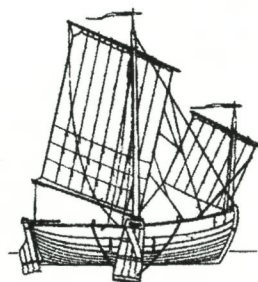
We bleven proberen met wisselend resultaat. Uiteindelijk en tegen de verwachtingen in werd dan toch olm gevonden. De boomsoort waarmee oorspronkelijk de scute van planken werd voorzien. Hout, dat in zeewater zeer hard wordt en bestand is tegen houtworm. Maar het gerucht

ging dat de olmenziekte alle olm in West-Europa had vernietigd...Tot wij dan toch een partij mooie olm op de kop konden tikken.

Sindsdien groeit de scute! Aan de voorsteven staan reeds vijf gangen geplooid. Nog drie en wij zijn aan de gangboord. Pas dan zal de scute zijn vorm gekregen hebben.

De masten, de mastbank, het roer, de zwaarden, de dekbalken en de motor liggen klaar om, eens de beplanking voleindigd is, gemonteerd te worden.

Rekening houdend met het feit dat de vereniging met vrijwilligers werkt, enkel in het weekend, meestal op zondag, dat zijn financiën voor een groot gedeelte zelf moet bijeen krijgen via sponsors die in het project geloven en eigen werkkraft en



creativiteit, menen wij dat de groei van de scute op zich, een succes genoemd mag worden.

We hopen U eerstdaags opnieuw te kunnen ontmoeten en zeker op onze opendeurdagen die doorgaan op 21, 22, 23 en 24 mei '98, waar je kan kennismaken met de medewerkers en hen aan het werk zien.

We voorzien dat de Scute volgend jaar met O.H. Hemelvaart zal te water gelaten worden.

## Dag der Zeelieden

De Marine zal deel uit maken van het organiserend comité van de VZW "Dag der Zeelieden", die tot doel heeft de in actieve dienst overleden militaire en burger zeelui te herdenken.

De traditie wil dat we in september, met een officiële plechtigheid een persoon of een schip (in dienst, verdwenen of gedeklasseerd) vieren, die zich individueel onderscheiden heeft, ofwel bij reddingsoperaties, ofwel in moedige acties.

In 1997, hebben wij de moed van een van onze matrozen gevierd, KMT Beirens a/b M916 BELLIS, had in Zweden een burger van de verdrinkingdood gered.

Alle voorstellen voor een schip of een persoon zijn welkom bij de dienst:

**ZS/IRP**  
**Kwartier Koningin Elisabeth**  
**Everestraat 1**  
**1140 Evere**

**Tel.: 02/701.33.06**  
**Fax: 02/701.48.41**

**ZS/IRP**  
**Quartier Reine Elisabeth**  
**Rue d'Evere, 1**  
**1140 Evere**

**Tel : 02/701.33.06**  
**Fax : 02/701.48.41**

## La journée des gens de mer

La Marine fera partie du Comité organisateur de l'ASBL Zeelieden", qui a pour but de commémorer la mémoire des marins militaires et civils décédés en service actif.

La tradition veut qu'en septembre, nous honorions lors d'une cérémonie officielle une personne (décédée ou vivante) ou un bâtiment (en service, disparu ou déclassé) qui s'est distingué soit lors d'opérations de sauvetage, soit lors d'actes de courage.

En 1997, nous avons honoré le courage d'un de nos marins, le QMT Beirens qui, à bord du M916 Bellis, avait, en Suède, sauvé un civil de la noyade.

Toutes les propositions de récompense d'un navire ou d'une personne peuvent être introduites auprès du service:



## Aktiviteiten van de Dienst Public Relations van de Marine en van de P902 LIBERATION

### Activités du Service des Relations Publiques de la Marine et du P902 LIBERATION

DATUM DATE	PLAATS ENDROIT	MANIFESTATIE MANIFESTATION	P902 LIBERATION
Tot 17/05/98 Jusqu'au 17/05/97	BRUSSEL BRUXELLES	Expo Antarctica MRA - KLM	
01-03/05/98	GERAARDSBERGEN		Open schip voor publiek Navire accessible au public
09/05/98	SINT-TRUIDEN Koninklijke technische school Safranberg	Expo "Open Door"	
09-10/05/98	HALLE		Open schip voor publiek Navire accessible au public
17-18-19/07/98	ZEEBRUGGE	Dagen van de Marine Journées de la Marine	
21-24/05/98	HASSELT		Open schip voor publiek Navire accessible au public
21-31/05/98	VERVIERS	Expo Marine Inhuldiging Rondpunt Admiraal Jean Brasseur - Kermadec Inauguration Rond point Amiral Jean Brasseur - Kermadec	
30-31/05/98	LEUVEN		Open schip voor publiek Navire accessible au public
06-07/06/98	HERENTALS		Open schip voor publiek Navire accessible au public
13-14/06/98	FLOREFFE		Open schip voor publiek Navire accessible au public
20-21/06/98	ANDENNE	Expo Marine	Open schip voor publiek Navire accessible au public
27-28/06/98	HAMME		Open schip voor publiek Navire accessible au public
27/06-05/07/98	GENT	Megafestatie	
4-5/07/98	ANSEREMME		Open schip voor publiek Navire accessible au public
11-12/07/98	BOCHELT		Open schip voor publiek Navire accessible au public
20-21/07/98	BRUSSEL BRUXELLES	Parkfeesten Fêtes du Parc	

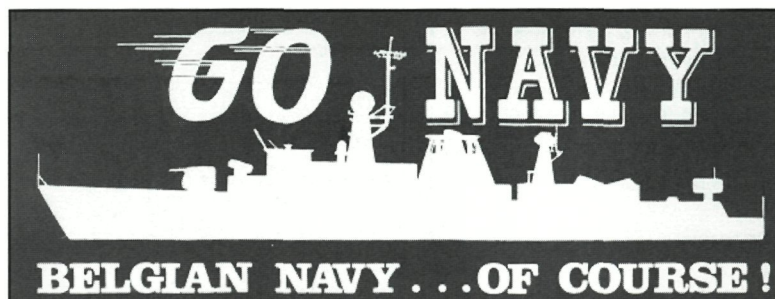


DATUM DATE	PLAATS ENDROIT	MANIFESTATIE MANIFESTATION	P902 LIBERATION
8-9/08/98	MAASTRICHT		Open schip voor publiek Navire accessible au public
15-16/08/98	HUY		Open schip voor publiek Navire accessible au public
22/08/98	WISE		Open schip voor publiek Navire accessible au public
29-30/08/98	GENT		Open schip voor publiek Navire accessible au public
September 98	MECHELEN	Bevrijdingsfeesten Fêtes de la libération	
05-06/09/98	GEEL		Open schip voor publiek Navire accessible au public
12-13/09/98	EMBLEM		Open schip voor publiek Navire accessible au public
12/09/98	TIENEN	Openlucht concert Concert en plein air	
19-20/09/97	LIEGE	Fêtes Nautiques Fastes Nationaux C.R.C.M.	Open schip voor publiek Navire accessible au public
26/09/98	LANDELIES		Open schip voor publiek Navire accessible au public
03-04/10/98	LOBBES		Open schip voor publiek Navire accessible au public
10-11/10/98	ERQUELINNES		Open schip voor publiek Navire accessible au public



**ZELFKLEVER  
AUTOCOLLANT**

25,-BEF  
Portkosten 17,-BEF  
Frais d'envoi 17,-BEF





# Zoekertjes - Petites annonces

## Engine revolutions



Wie herkent dit toestel en op welk type schip behoorde het.

Graag antwoord naar de redactie.

Qui reconnait cet appareil et à bord de quels navires était-il utilisé ?

Vos réponses sont attendues à la rédaction.

## Gevraagd...

Af en toe krijgen we bij de dienst ZS/IRP vragen binnen van "Liefhebbers" van de Marine om een marine-sabel te bekomen via officieren buiten dienst (tegen een vergoeding). Op het ogenblik zijn er reeds drie aanvragen binnen.

Officieren buiten dienst die interesse hebben kunnen contact opnemen met:

**Dienst ZS/IRP**  
**Kwartier Koningin Elisabeth**  
**Everestraat 1**  
**1140 Evere**

**Tel.: 02/701.33.06**

**Fax: 02/701.48.41**

## Recherché...

De temps en temps ZS/IRP reçoit des demandes de passionnés de la Marine afin d'obtenir (contre paiement) un sabre d'officier en retraite. Pour l'instant nous disposons de trois demandes.

Les officiers en retraite qui désirent se déssaisir de leur sabre peuvent prendre contact avec :

**Service ZS/IRP**  
**Quartier Reine Elisabeth**  
**Rue d'Evere, 1**  
**1140 Evere**

**Tel : 02/701.33.06**

**Fax : 02/701.48.41**

## UNIEK - VOOR VERZAMELAARS!

Wapenschild KAMINA artisaan uitgevoerd in keramiek gekleurd met bladgoud.

Te bekomen bij NEPTUNUS.

Prijs: 800,-BEF

Wegens de breekbaarheid  
 geen levering per postverzending.



## UNIQUE - POUR COLLECTIONNEURS!

Emblème KAMINA création en céramique collorée de feuilles d'or.

Disponible à la boutique de NEPTUNUS.

Prix: 800,-BEF

Vu la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.



# INFO MARINE

## Overhandiging cheque "Dagen van de Marine"

Op 12 december ll., had in de Marinebasis van Zeebrugge de plechtige overhandiging plaats van de cheque vanwege het organisatiecomité Dagen van de Marine.

Het was de voorzitter van het comité Fregatkapitein J.P. Hosdain, Commandant Maritieme Middelen, welke de cheque overhandigde aan de voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine Divisieadmiraal M. Verhulst.

Deze royale financiële steun zal de vereniging zeker in staat stellen haar sociale humanitaire taak in de toekomst verder te zetten.

Het spreekt vanzelf dat de Vereniging voor Hulpbetoon niet op zichzelf staat maar gekaderd moet worden binnen de Marinegemeenschap in het algemeen.

De volgende "Dagen van de Marine" zullen plaats vinden op 18, 19 en 20 juli.

## Remise d'un chèque des "Journées de la Marine"

Le 12 décembre dernier, à la Base Navale de Zeebruges, avait lieu la remise solennelle d'un chèque par le comité organisateur des Journées de la Marine.

C'est le Président du comité, le Capitaine de frégate J.P. Hosdain, Commandant des Moyens Maritimes, qui a remis le chèque au Président de l'Association d'Entraide de la Marine, l'Amiral de division M. Verhulst.

Ce soutien financier permettra dans le futur à l'Association d'Entraide de continuer sa mission sociale et humanitaire.

Il va de soi que l' "Association d'Entraide" n'est pas une entité isolée mais doit s'intégrer à la communauté de la Marine.

Les prochaines "Journées de la Marine" auront lieu les 18,19 et 20 juillet prochain.



De gauche à droite: Premier-maître H. Rubbens, secrétaire des Journées de la Marine ; Amiral de division M. Verhulst, Chef d'Etat-Major de la Marine et Président de l'Association d'Entraide de la Marine, Capitaine de frégate J.-P. Hosdain, commandant des Moyens Maritimes, Capitaine de vaisseau L. Vermaere, Commandant de Comlognav et Premier-maître chef W. Bosteels, Secrétaire-trésorier de l'Association d'Entraide.



## De MYOSOTIS, 100ste schip in MOST

Van 2 tot 6 Februari heeft de Myosotis, een mijnenjager van de Classe Tripartite, een test ondergaan bij de MOST. MOST is de afkorting van Mine Countermeasures Vessels Operational Sea Test.

Deze Belgische-Nederlandse eenheid, gesitueerd in Oostende, test al sinds 1989 mijnenbestrijdingsschepen van de Navo op hun operationele capaciteiten.

Oefeningen van een aantal zeer uitlopende disciplines worden de bemanningen van de schepen voorgeschoteld, die zij met een voldoende resultaat moeten afronden. Een testperiode wordt beëindigd met een oorlogsscenario waarbij allerlei incidenten het de eenheid moeilijk maken.

Hierin moeten zij zich echt bewijzen waartoe zij in staat zijn. Na afloop wordt een totaaloordeel gegeven voor de prestatie van schip en bemanning.

In het negen-jarig bestaan hebben reeds 99 schepen uit 7 verschillende landen zo'n operationele test gedaan met zeer gemengde resultaten. Hiervan kwamen 38 schepen uit België. Andere eenheden kwamen uit Nederland, Duitsland, Frankrijk, Engeland, Italië en zelfs Pakistan. Het 39ste Belgische schip MYOSOTIS werd het 100ste schip dat aan de MOST deelnam.

Op 6 februari 11. had er een receptie plaats in aanwezigheid van de pers. De KLTZ G. Gerding, Commandant van de MOST heeft een diploma overhandigd aan LTZ Batsleer, Commandant van de Myosotis.

## Le MYOSOTIS, 100ème navire à MOST

Le Myosotis, un chasseur de mines de la classe "Tripartite" a subi un test du 2 au 6 février à MOST. MOST est l'abréviation de Mine Countermeasures vessels Operational Sea Test.

Cette unité belgo-néerlandaise, située à Ostende, évalue les capacités opérationnelles des dragueurs de mines de l'OTAN depuis 1989.

Des exercices de toutes sortes de disciplines, en rapport avec leur spécialité, sont imposés aux équipages des navires, exercices qu'ils doivent réussir avec au moins la mention "satisfaction". Une telle évaluation se termine traditionnellement par un scénario de guerre, aux multiples incidents, qui a pour but de rendre la vie des équipages la plus difficile possible.

C'est ici qu'ils doivent réellement démontrer leurs capacités. A la fin de ce scénario, une évaluation totale des prestations du navire et de son équipage est établie.

Pendant ses 9 ans d'existence, 99 navires de 7 pays différents ont subi ces tests avec toutes sortes de résultats. Trente-huit navires étaient belges ; les autres provenaient des Pays-Bas, de la France, de l'Angleterre, de l'Allemagne, de l'Italie et même du Pakistan. Le 39<sup>ème</sup> navire belge, le Myosotis, qui participait à MOST en était aussi le centième.

A cette occasion, une réception à laquelle était conviée la presse s'est déroulée le 6 février dernier. Le KLTZ G. Gerding, Commandant MOST, a remis un diplôme au LTZ Batsleer, Commandant du Myosotis.





Volgende militaire autoriteiten waren aanwezig: Vice-Admiraal Drs G. G. Hooft ABNL, Commodore Thibaut de Maisières DABNL, KTZ J.J. Van Iterson Directeur Eguermin, Dhr. Decloedt Commandant Brandweer Oostende, FKP G. Legein Hoofd opleiding Eguermin, KVK J.C. Jablonski Korpscommandant en Dhr. S. Vermeire vertegenwoordiger v/d firma Opdedrynck.

Les autorités militaires présentes étaient : le Vice-amiral Drs G. G. Hooft ABNL, le Commodore Thibaut de Maisières DABNL, le KTZ J.J. Van Iterson Directeur d'Eguérmin, Mr Decloedt Commandant des pompiers d'Ostende, FKP G. Legein Directeur de la Formation d'Eguérmin, KVK J.C. Jablonski Chef de Corps d'Eguérmin, Mr S. Vermeire Responsable de la firme Opdedrynck.



## Affiche Galabal '98

Voor het eerst dit jaar werd er door het organisatie-comité een wedstrijd ingericht onder het Marinepersoneel voor het mooiste afficheontwerp.

Er waren een zestal inschrijvingen. Uit deze inzendingen werden er 3 ontwerpen weerhouden. Na rijp beraad van het comité was het uiteindelijk MTR Lateste a/b van de Wandelaar welke laureaat werd van deze wedstrijd.

MTR Hornez en 1MC Grenson kwamen respectievelijk op de tweede en de derde plaats. Met dank vanwege het organisatiecomité voor de ingezonden ontwerpen. Kunstenaars die zich geroepen voelen kunnen nu reeds aan het werk voor een komend project.



## Affiche du bal de gala '98

Pour la première fois cette année, le comité organisateur mettait en branle un concours de la plus belle affiche parmi le personnel de la Marine.

Il y eut 6 inscrits et des sujets reçus, on en retint 3. Après mûre réflexion, le comité sélectionnait finalement le MTR Lateste du Wandelaar qui fut le lauréat du concours.

Les MTR Hornez et 1MC Grenson obtinrent respectivement les 2e et 3e places. Le comité organisateur adresse ses chaleureux remerciements pour tous les projets reçus.

Les artistes qui se sentent concernés peuvent d'ores et déjà se mettre au travail pour le prochain bal.



## Militaire Kampioenschappen Judo 1998

**O**p woensdag 4 februari jl. waren de militaire judoka's samen in het Sportcentrum van Zeebrugge voor de kampioenschappen.

Niettegenstaande het tornooi wegens technische redenen niet kon doorgaan in het Sportcomplex van de Marinebasis, waren het de mensen van de sportdienst die, onder leiding van 1MC D. Ducat, de zaal in orde hadden gebracht.

Er waren een vijftigtal deelnemers.

Als enige vertegenwoordiger voor de Marine trad Thierry Clauw aan in de categorie -66 kg. Een categorie met 10 deelnemers. Thierry kwam zonder moeite in de halve finale. Hij verloor de halve finale, maar herpakte zich in de herkansingen en sleepte de bronzen medaille in de wacht.

Na het kampioenschap was er nog een receptie in de Marinebasis.

## Championnat militaire de Judo 1998

**L**e mercredi 4 février, les judokas militaires se réunissaient à Zeebruges au centre sportif pour les championnats.

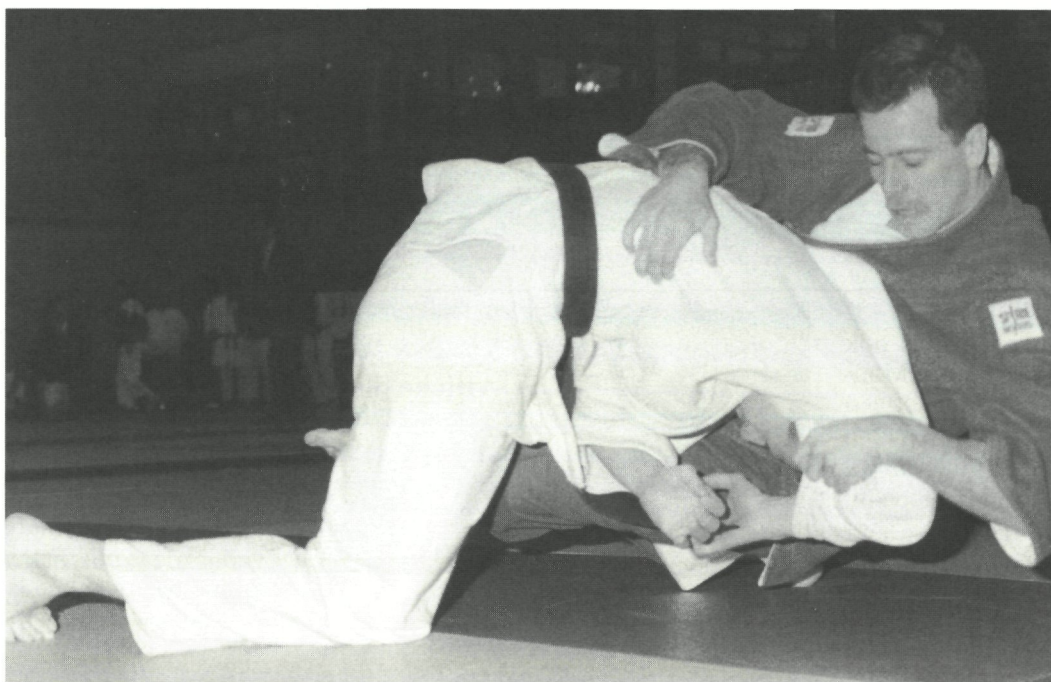
Bien que le tournoi n'ait pu se dérouler au complexe sportif de la Base Navale, il revenait cependant au personnel du service des sports, sous l'égide du 1MC Ducat, d'avoir préparé la salle.

Il y eut une cinquantaine de participants.

En tant que seul représentant de la Marine, s'alignait Thierry Clauw dans la catégorie des - 66 kg, une catégorie de 10 participants.

Thierry arriva sans difficulté en demi-finale. Il perdit la demi-finale mais se ressaisit dans les épreuves de repêchage et obtint une médaille de bronze.

Une réception à la Base Navale clôtura ce championnat.



MTR Thierry Clauw tijdens één van zijn gevechten.

Le MTR Thierry Clauw au cours d'un de ses combats.





## 31<sup>e</sup> Marinebal

Op 6 februari jl. vond het 31<sup>e</sup> galabal van de Marine plaats in het Casino Kursaal te Oostende, dit naar aloude gewoonte op de eerste vrijdag van februari.

Met 1.100 genodigden kon voor de organisatoren dit avondfeest niet meer stuk. Immers het was sinds '89 geleden dat er een stijging in het aantal inschrijvingen genoteerd was, wat zou kunnen wijzen op een groeiende belangstelling.

Het bal werd voorafgegaan door een receptie met diner aangeboden door de Stafchef van de Marine. Met vertegenwoordiging uit alle rangen van de Marine verliep alles in een gezellige sfeer. De muzikale omlijsting werd verzorgd door een muziekcombo van de Koninklijke Muziekkapel.

Het was de eer aan de Stafchef van de Marine om samen met zijn echtgenote het bal te openen. The Sonny Boys welke ook dit jaar te gast waren wisten er onmiddellijk de nodige sfeer in te brengen en zorgden ervoor dat de dansvloer de rest van de avond niet meer leeg was. Voor het eerst was er dit jaar ook een gastvedette met name Will Andis. Met een uitgebreid repertoire gaande van klassieke ballades tot stevige rocknummers was hij beslist de topper van het galabal '98.

Voor het jongere (soms ook oudere) publiek was de Monrozezaal omgebouwd tot een heuse discobar. Studio Barca, samen met de nodige decibels, bleef tot in de vroege ochtend-uurtjes doordraaien en zorgde voor een geslaagde happening.

Dat dit 31<sup>e</sup> Marinebal eens te meer een topper van formaat was staat voor de aanwezigen zonder twijfel vast.

Belangrijk is niet alleen de stemming en het representatief karakter van dit evenement, welke niet enkel regionaal maar zelfs nationaal in de top tien der galabals staat, maar uiteraard ook de opbrengst is van groot belang.

De opbrengst ervan komt integraal ten goede aan het fonds voor Hulpbetoon in de Marine. Met een netto-opbrengst van om en nabij de 1.300.000 BEF mag het organisatiecomité een pluim op haar hoed steken. Zoveel is duidelijk.

Nu reeds kijken de comitéleden reeds uit naar het komende Marinebal dat normaliter doorgaat op 5 februari 1999.

## Le 31<sup>e</sup> bal de la Marine

Le 6 février dernier avait lieu le 31<sup>e</sup> bal de gala de la Marine au Casino Kursaal d'Ostende et ce, suivant la déjà vieille habitude, le premier vendredi de février.

Les 1.100 invités ne pouvaient plus étonner les organisateurs. Depuis 89 déjà un accroissement constant des inscriptions avait été noté, ce qui ne pouvait qu'être le signe d'un intérêt grandissant.

Le bal fut précédé d'une réception et d'un dîner offerts par le Chef d'Etat-Major de la Marine. Tout s'est déroulé dans une atmosphère idyllique au milieu de représentants de tous rangs de la Marine. L'Ambiance musicale était assurée par un ensemble de la Musique Royale.



C'est au Chef d'Etat-Major de la Marine et à son épouse que revint l'honneur d'ouvrir le bal. Les "Sonny Boys", qui cette année encore étaient nos hôtes, assurèrent immédiatement l'ambiance nécessaire et veillèrent à ce que la piste de danse ne soit plus une seule fois inoccupée le reste de la soirée. Pour la première fois cette année était présenté en vedette Will Andis. Avec un répertoire étoffé allant des ballades classiques aux rocks endiablés, il fut assurément le succès du bal de gala '98.

Pour les plus jeunes (parfois même les moins jeunes) la salle Monroe avait été transformée en authentique discobar. Le Studio Barca entrait en action jusqu'aux petites heures et veilla avec ses

decibels à la réussite de l'événement.

Sans aucun doute le 31<sup>e</sup> bal fut pour les participants un succès de première grandeur.

L'important n'est pas seulement le rayonnement et le caractère représentatif de l'événement tant sur le plan local que national mais aussi le bénéfice escompté.

Le bénéfice de l'opération est intégralement versé au fonds d'entraide de la Marine. Le comité organisateur peut se targuer d'un bénéfice net de 1.300.000 BEF. C'est une évidence.

Maintenant les membres du comité se tournent déjà vers le prochain bal qui devrait se dérouler le 5 février 1999.

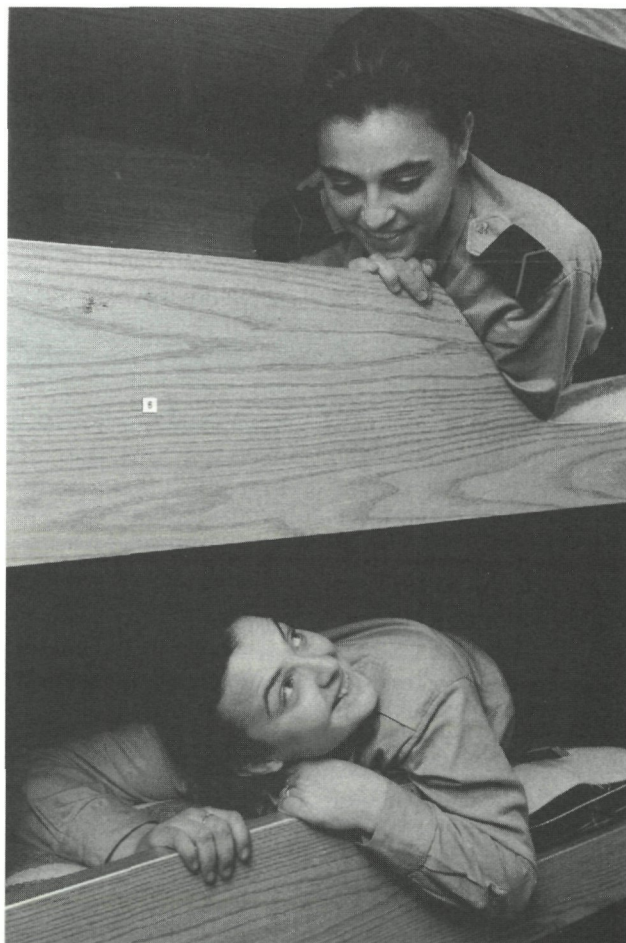


## Damars aan boord van de Crocus

Op 9 februari ll. zijn 9 Damars ingescheept aan boord van de Crocus. Op een totale bemanning van 48 schepelingen vertegenwoordigen zij er 20% van. Dit is een record in de geschiedenis van de Marine.

## Damars à bord du Crocus

Neuf Damars ont embarqué lundi 9 février à bord du chasseur de mines Crocus. Soit les 20% d'un équipage de 48 membres. C'est un record dans l'histoire de la Marine.



(Foto Het Volk - V. Corbett Brock)

## KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL BEVORDERINGEN - PROMOTIONS

### Bevordering tot de hogere graad:

### Promotion au grade supérieur:

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum bevordering):

Sont promus au grade de (nouveau grade, nom, date de promotion):

CPF	R. Seymortier	26/12/97
CPC(T)	J. Cuvelier	26/12/97
CPC(T)	C. Debouvry	26/12/97
CPC(S)	P. Huyghe	26/12/97
CPC	C. Schaefferbeke	26/12/97
CPC	P. Vanderbeeck	26/12/97
1LV	J. Claus	26/12/97
1LV	E. Dieryckxvisschers	26/12/97
1LV	A. Lavalleye	27/12/97
1LV	K. Van Overloop	27/12/97
1LV	M. Wathélet	27/12/97
LDV	M. De Ridder	27/12/97
LDV	D. Dobbelaere	27/12/97
LDV	P. Merveille	27/12/97
EDV	E. De Block	27/12/97
EDV	F. Delanghe	27/12/97

EDV	J. Raskin	27/12/97
1MP	F. Van Waerebeek	26/09/97
1MC	M. Mareco	26/12/97
1MC	F. Vanden Borre	26/12/97
1MR	K. Hertog	26/12/97
1MR	D. Van Wyngene	26/12/97
MTC	M. Vangheluwe	27/09/97
MTR	B. Rampelberg	26/12/97
MU1	Y. Vanholderbeke	26/12/97
QMC	D. Timmeman	26/03/98
KMC	R. Van de velde	26/12/97
KMT	F. Blaise	26/03/98
1MT KBOO	R. Delvaux	01/10/97
1MT KBOO	L. Jennes	26/12/97
1MT KBOO	B. Knockaert	26/12/97
1MT KBOO	Th. Verbiest	26/12/97
MA1	D. De Block	01/03/98
MA1	J. De Puydt	01/03/98
MA1	F. Felix	01/03/98
MA1	R. Grebeude	01/03/98
MA1	I. Meuleman	01/10/97
MA1	A. Sys	01/01/97

(regularisatie/ régularisation)



## M922 MYOSOTIS ter hulp van een frans visserschip

De M922 Myosotis, mijnenjager van het type tripartite, is op de avond van 17 februari door de franse autoriteiten opgeroepen teneinde hulp te verlenen aan de franse Nationale Marine bij het opzoeken van een verdwenen vissersvaartuig. De Myosotis was in de Seine baai, in franse wateren, bezig met een oefenopdracht voor de opleiding van duikers van de Belgische Marine, toen op deze 17 februari om 18u45, de maritieme observatiepost van Port en Bessin hem vroeg te assisteren bij een reddingsoperatie van de "Le Risque Tout", een frans vissersvaartuig, die gezonken was in de zone dicht bij Cap d'Antifer. Na een nacht zoeken met duikers naar het wrak op aanwijzingen van franse militaire schepen, zijn op 18 februari 's morgens de activiteiten van de Myosotis gestaakt. Vervolgens zijn de operaties in de namiddag hernomen maar zonder succes. Onze duikers hebben sindsdien meerdere wrakken onderzocht. Geen enkele overlevende werd tot op heden opgevist. De solidariteit onder zee-lui is legendarisch. Zelfs indien de economische motieven soms voor onenigheid zorgen op zee, staat de hulpverlening aan zeelieden in gevaar buiten kijf en dit zonder grenzen.

## Le MYOSOTIS au secours d'un pêcheur Français

Le Myosotis a été appelé le 17 février au soir par les autorités françaises afin de porter assistance à la Marine Nationale française, dans sa recherche d'un navire de pêche disparu. Le Myosotis était dans la Baie de Seine, dans les eaux françaises, occupé à une mission d'entraînement des plongeurs de la Marine belge, lorsque ce 17 février à 18h45, le poste d'observation maritime (sémaphore) de Port en Bessin lui demanda de l'assister dans une opération de sauvetage du "Le Risque-Tout", un navire de pêche français, qui aurait coulé dans la zone, près du Cap d'Antifer. Après une nuit de recherche de l'épave avec ses plongeurs et selon des informations livrées par des navires militaires français, les activités du Myosotis ont cessé au matin du 18 février. Les opérations ont ensuite repris dans l'après-midi sans succès. Nos plongeurs menèrent alors leurs investigations sur plusieurs épaves. Aucun survivant n'a malheureusement pu être repêché. La solidarité entre marins est légendaire. Même si des motifs économiques peuvent être à l'origine de querelles en mer, il est une chose qui n'est jamais monnayée ou discutée, c'est l'assistance aux marins en danger, qui elle, est sans frontière.





## Bezoek van het NATO-eskader in Antwerpen

Van 20 tot 24 februari 1998 legde het NATO-eskader STANAVFORLANT (Standing Naval Forces Atlantic) een routine bezoek af in Antwerpen. De schepen waren toegankelijk voor het publiek op zaterdag en zondag.

Het eskader, onder bevel van Commodore VAN DER GRAAF, was als volgt samengesteld : HNLMS Tromp (NL), FGS Mecklenburg-Vorpommern (D), HNOMS Navrik (N), SPS Baleares (E), HMS Manchester (UK) et USS Robert G. Bradley (USA).

## L'Escadre de l'OTAN en visite à Anvers

Du 20 au 24 février 1998, l'escadre de l'OTAN, STANAVFORLANT (Standing Naval Forces Atlantic) a effectué une escale de routine au port d'Anvers. Les navires étaient accessibles au public le samedi et le dimanche.

L'escadre, sous le commandement du Commodore Van der Graaf, était composée des navires suivants : HNLMS Tromp (NL), FGS Mecklenburg - Vorpommern (D), HNOMS Narvik (N), SPS Baleares (E), HMS Manchester (UK) et USS Robert G. Bradley (USA).



HNLMS Tromp (NL)



Avez-vous déjà la  
"Cravate Marine"?

Hebt U reeds een  
"Marinedas"?



## Nieuwe Hoofdwapenmeester bij COMINAV

Op vrijdag 27 februari ll. werd tijdens de wekelijkse vlaggeparade de nieuwe Hoofdwapenmeester 1OM Depestel voorgesteld door FKP(T)ir Vandenberghe, Directeur Vorming en tevens Stafchef van het Commando Instructie van de Marine.

1OM Hugo Depestel neemt de plaats in van OMC Julo Martens die in disponibiteit gaat.

1OM Depestel werd geboren te Roeselare op 26 maart 1949. Hij kwam bij de Marine op 3 oktober 1966. Hij is gehuwd en vader van twee dochters.

De redactie van Neptunus wenst 1OM Depestel (rechts op de foto) veel succes toe in zijn nieuwe functie.

## Un nouveau Maître d'armes-chef à COMINAV

Le vendredi 27 février dernier, le FKP(T)ir Vandenberghe, Directeur de la Formation et Chef de Corps du Commandement Instruction de la Marine a présenté le nouveau Maître d'armes-chef lors de la parade pavillon hebdomadaire.

L' OMC Martens Julo étant mis en diponibilité à sa demande, c'est le 1OM Depestel Hugo qui le remplace à ce poste.

Le 1OM Depestel est né à Roulers le 26 mars 1949. Entré à la Marine le 3 octobre 66, ce sous-officier d'administration est marié et père de deux filles.

Le comité de rédaction de Neptunus souhaite bonne chance au 1OM Depestel (à droite sur la photo) dans sa nouvelle fonction.



**Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad...  
Met dit kenteken van de Marine mag U  
in ieder geval gezien worden.**

Prijs: 250,-BEF + 36,-BEF portkosten.

**La fierté n'est pas un vice...  
En tout cas, vous pouvez vous montrer  
avec ce badge de la Marine.**

Prix: 250,-BEF + 36,-BEF frais d'envoi.



## Royale gift vanwege de bemanning Wielingen

Op 6 maart jl. tijdens een receptie in de Marinebasis van Zeebrugge samen met de medewerkers van het galabal '98, was het de Commandant van de Wielingen Korvetkapitein Vanoverbeke die vanwege de bemanning van de Wielingen een cheque overhandigde aan de Vice-voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine Kapitein-ter-zee L. Vermaere dit in bijzijn van een delegatie van boord.

Deze gift van 28.000 BEF, als steun aan het fonds, werd door diverse initiatieven aan boord bijeengewerkt en bewijst eens te meer het begrip solidariteit onder het Marinepersoneel.

## Un don généreux de l'équipage du Wielingen

Le 6 mars, une réception à la Base Navale de Zeebruges réunissait les collaborateurs du bal de gala 98 et le commandant du Wielingen. Ce dernier remettait un chèque au vice-président de l'Association d'Entraide, le Capitaine de vaisseau L. Vermaere. Une délégation de l'équipage du Wielingen était également présente.

Ce don de 28.000 BEF, soutien au fonds d'entraide, était le fruit de diverses initiatives et prouve une fois de plus l'esprit de solidarité régnant au sein de la Marine.



Overhandiging van de cheque door KVK Vanoverbeke aan Vice-voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine KTZ Vermaere

Le KVK Vanoverbeke remet le chèque au vice-président de l'Association d'Entraide de la Marine, le KTZ Vermaere

v.l.n.r. Sekretaris-Penningmeester IMC Bosteels, KMC Van De Velde, KTZ Vermaere, KVK Vanoverbeke en IMR Clarenne

De gauche à droite: le secrétaire-trésorier IMC Bosteels, KMC Van de Velde, KTZ Vermaere, KVK Vanoverbeke et IMR Clarenne





# **ESCALES DES NAVIRES MILITAIRES BELGES A L'ETRANGER EN 1997** **AANLEGGEN VAN BELGISCHE MARINESCHEPEN IN HET BUITENLAND IN 1997**

## **WIELINGEN**

10-28 NOV DEN HELDER

## **WESTDIEP**

21-28 FEB BREST (France)  
 28 MAR - 3 APR HALIFAX  
 4-7 APR NEWPORT  
 10-14 APR BALTIMORE  
 24-28 APR SAN JUAN  
 2-5 MAY ROOSEVELT ROADS  
 12-14 MAY ROOSEVELT ROADS  
 17-20 MAY LA GUAIRA  
 20-27 MAY WILLEMSTAD  
 30 MAY - 2 JUN FORT DE France  
 12-15 JUN DAKAR  
 19-22 JUN CASABLANCA  
 2-8 JUL DEN HELDER  
 17-20 OCT CORK  
 25-27 OCT FASLANE

## **WANDELAAR**

11-14 APR COPENHAGEN  
 6-8 MAY VIGO  
 9 MAY CADIZ  
 13-16 MAY SOUDHA  
 20-23 MAY MALAGA  
 26-27 MAY BREST  
 23-24 JUN PLYMOUTH  
 19-23 SEP TOULON  
 9-14 OCT ISTANBUL  
 24 OCT - 10 NOV FERROL (SPAIN)  
 21-24 NOV LA CORUNA  
 26-28 NOV BREST  
 3-10 DEC LONDON

## **ASTER**

5-8 APR FREDERIKSHAVEN  
 11-12 MAY PLYMOUTH  
 16-19 MAY LISBOA  
 23-29 MAY CARTAGENA  
 30 MAY - 2 JUN PALMA  
 6 JUN MAHON  
 12-16 JUN PALMA  
 20-23 JUN LA SPEZIA  
 27-30 JUN TOULON  
 2-4 JUL TOULON  
 5-7 JUL MONACO  
 11-14 JUL MALAGA  
 17-18 JUL VIGO  
 12-15 SEP AMSTERDAM  
 24-27 OCT FASLANE  
 30 OCT LOCH EWE  
 3 & 5 NOV LOCH EWE

## **BELLIS**

22-24 MAR BOULOGNE  
 26-29 APR LA CORUNA  
 3-6 MAY ALICANTE  
 10-12 MAY CATANIA  
 17-19 MAY TOULON  
 24-26 MAY SETE  
 31 MAY - 2 JUN PALMA

12 - 14 JUN  
 16 - 18 JUN  
 20-23 JUN  
 16 JUL  
 11-15 JUL  
 19-22 JUL  
 25 - 26 JUL

## **LOBELIA**

9 - 13 JAN  
 16 - 20 JAN  
 21 JAN  
 24 - 27 JAN  
 31 JAN - 3 FEB  
 7 - 10 FEB  
 14 - 17 FEB  
 19 FEB - 3 MAR  
 7 - 9 MAR  
 10 - 12 MAR  
 13 - 17 MAR  
 21 - 24 MAR  
 18- 21 APR  
 3 - 8 MAY  
 9 JUL  
 11 - 15 JUL  
 19 - 22 JUL  
 25 - 26 JUL

## **NARCIS**

15 - 20 FEB  
 10 - 14 APR  
 18 - 21 APR  
 1 - 5 MAY  
 29 AUG - 1 SEP  
 5 - 8 SEP  
 12 - 15 SEP  
 24 - 31 OCT  
 31 OCT - 3 NOV  
 7 - 10 NOV  
 15 - 17 NOV  
 21 - 24 NOV  
 28 NOV - 1 DEC  
 5 - 8 DEC

## **PRIMULA**

1 - 6 JUN  
 9 - 12 JUN  
 23 - 29 JUN  
 11 - 15 JUL  
 19 - 22 JUL  
 25 - 26 JUL  
 12 - 15 SEP  
 26 - 29 SEP

## **GODETIA**

17 - 18 JAN  
 25 - 29 JAN  
 31 JAN - 4 FEB  
 8 - 12 FEB  
 26 - 29 APR  
 3 - 6 MAY  
 10 - 12 MAY  
 17 - 19 MAY

PALMA  
 TANGER  
 LEIXOES  
 BREST  
 NANTES  
 LONDON  
 BREST

PLYMOUTH  
 LIVERPOOL  
 FASLANE  
 CAMPBELTOWN  
 GLASGOW  
 GLASGOW  
 GLASGOW  
 FASLANE  
 BLYTH  
 ULNESS  
 BERGEN  
 STAVANGER  
 AARHUS  
 FREDERIKSHAVEN  
 BREST  
 NANTES  
 LONDON  
 BREST

BREST  
 VLISSINGEN  
 AARHUS  
 AARHUS  
 EMDEN  
 DELFZIJL  
 KRISTIANSAND  
 NEUSTADT  
 ROSTOCK  
 HELSINKI  
 KORSOR  
 FREDERIKSHAVEN  
 KRISTIANSAND  
 OSLO

DUBLIN  
 BREST  
 KIEL  
 NANTES  
 LONDON  
 BREST  
 FREDERIKSHAVEN  
 AALBORG



23 - 26 MAY SETE  
 27 MAY TOULON  
 31 MAY - 2 JUN PALMA  
 11 - 16 JUN PALMA  
 20 - 23 JUN LEIXOES  
 12 - 15 SEP FREDERIKSHAVEN  
 7 - 8 SEP DEN HELDER  
 26 - 29 SEP AALBORG  
 13 - 16 NOV TUNIS  
 19 - 21 NOV ALEXANDRIA  
 27 - 28 NOV DJIBOUTI  
 3 - 5 DEC DOHA  
 6 - 11 DEC DUBAI  
 19 DEC JEDDAH  
 15 - 17 DEC ADEN  
 23 - 26 DEC PIRAEUS  
 30 DEC - 3 JAN '98 BARCELONA

#### BELGICA

14 - 17 MAY IPSWICH  
 24 - 27 MAY CORK  
 12 - 18 JUN BORDEAUX  
 20 - 21 JUN VIGO  
 30 JUN - 2 JUL VIGO  
 19 - 22 SEP SCHEVENINGEN  
 24 - 28 NOV SCHEVENINGEN

#### TRUFFAUT

12 - 17 OCT PORTLAND

#### MYOSOTIS

7 - 8 FEB BREST  
 11 - 12 FEB BREST  
 13 - 14 FEB BOULOGNE  
 11 - 12 MAR BREST  
 9 - 11 MAY BREST  
 16 - 20 MAY VIGO  
 23 - 24 MAY BREST  
 13 - 15 JUN LEITH  
 2 - 4 JUL BREST  
 11 - 15 JUL OSLO  
 24 - 26 JUL BREST  
 14 - 15 OCT BREST  
 17 - 19 OCT LORIENT  
 24 - 25 OCT BREST  
 12 - 16 DEC NEWCASTLE

#### ZENOBE GRAMME

16 - 21 MAY WEYMOUTH  
 2 - 6 JUL DEN HELDER  
 10 - 15 JUL ABERDEEN  
 21 - 30 JUL TRONDHEIM  
 24 - 27 AUG LA CORUNA  
 29 AUG - 1 SEP LISBOA  
 6 - 9 SEP IBIZA  
 11 - 14 SEP ST-TROPEZ  
 14 - 22 SEP MONACO  
 26 - 30 SEP MALAGA  
 4 - 8 SEP LEIXOUS



### AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIE ESCALES DE NAVIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

L'AUDACIEUSE	P682	FR	19/01/98	23/01/98	OOSTENDE	
HELLEVOETSLUIS	M859	NL	23/01/98	26/01/98	ANTWERPEN	
SCHEVENINGEN	M855	NL	02/02/98	13/02/98	OOSTENDE	MOST
PIET HEIN	F811	NL	06/02/98	09/02/98	ZEEBRUGGE	ROUTINE
DATTELN	M10-68	GE	14/02/98	02/03/98	OOSTENDE	MOST
TROMP	F801	NL	20/02/98	24/02/98	ANTWERPEN	STANAVFORLANT
MECKLENBURG	F218	GE	20/02/98	24/02/97	ANTWERPEN	STANAVFORLANT
BALEARES	F71	SP	20/02/98	24/02/98	ANTWERPEN	STANAVFORLANT
NARVIK	F304	O N-	20/02/98	24/02/98	ANTWERPEN	STANAVFORLANT
MANCHESTER	D95	UK	20/02/98	24/02/98	ANTWERPEN	STANAVFORLANT
TORONTO	333	CA	20/02/98	24/02/98	ANTWERPEN	STANAVFORLANT
ROBERT G. BRADLI	49	US	20/02/98	24/02/98	ANTWERPEN	STANAVFORLANT
ATHERSTONE		UK	05/03/98	10/03/98	OOSTENDE	
BORDA		FR	05/03/98	10/03/98	ZEEBRUGGE	



## Met rust

**H**iernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerst-daags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.

1LV(T) A. LESEINE

1MC M. PHILIPS

MTC J. BAILLIERE

## Mise à la pension

**L**es Officiers, Sous-Officiers et Quartier-mâîtres repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou le seront sous peu. La rédaction leur souhaite bonne chance.

---

**Met leedwezen melden wij U het overlijden van:**



**C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:**

1OM (b.d.) R. VAN HOOFF

1MC (b.d.) A. BUNDERVOET

1MC (b.d.) V. CLUDTS

1MC (b.d.) N. STRUBBE

1MC (b.d.) A. VAN CASTEREN

1MC (b.d.) C. VERLET

MTR Y. HOLLEVOET



1OM R. CLAUW



1MC (e.r.) R. GRIGNAC



1MC (b.d.) R. CARREIN



# In memoriam

## GONE FOR THE LAST TRIP

### Aumônier en chef Renaat Thierens



L' aumônier en chef Thierens nous a quitté le 15 janvier dernier à l'âge de 85 ans. Né à Anvers le 18 avril 1912 et ordonné prêtre le 24 février 1935, Thierens était l' "aumônier de la mer".

Le navire - école "Mercator" avait besoin d'un aumônier qui aimait la mer et c'est à ce poste qu'il fut nommé. C'est à bord de ce navire qu'il a parcouru le monde pendant 5 ans et ainsi accompagné et aidé des centaines de cadets et d'officiers... jusqu'au jour où la Marine eut également besoin d'un aumônier qui avait déjà l'expérience de la mer ... et Thierens était bien le seul en Belgique.

Il était apprécié des marins pour sa jovialité, pour son humour et pour sa droiture.

Il célébra le premier baptême à bord d'un navire de la Marine. C'était en novembre 1964 à bord du dragueur de mines Turnhout. Il participa entre autres au voyage au Congo du Kamina.

Il refusa même une nomination d'aumônier en chef des Forces Armées belges pour rester parmi "ses" marins jusqu'à la pension ...pour enfin revenir habiter à Anvers parmi ses amis qui le soignèrent jusqu'à son décès.

### Hoofdaalmoezenier Renaat Thierens

Hoofdaalmoezenier Thierens heeft ons op 15 januari ll. op de leeftijd van 85 jaar verlaten.

Geboren te Antwerpen op 18 april 1912 en tot priester gewijd op 24 februari 1935, werd hij "Aalmoezenier van de Zee".

Het schoolschip "Mercator" had een Aalmoezenier nodig die van de zee hield, en R. Thierens was de geschikte persoon.

Het was aan boord van dit schip dat hij gedurende 5 jaar samen met honderden kadetten en officieren de wereldzeeën heeft bevaren.....tot de dag dat de Marine een Aalmoezenier nodig had die reeds ervaring had met de zee, en Thierens was wel de enige in België.

Hij werd geprezen voor zijn aangenaam karakter, zijn humor en zijn eerlijkheid.

Het was ook hij die, in november 1964, de eerste doop aan boord van de mijnenveger Turnhout voltrok. Hij heeft ook deelgenomen aan de Kongo-reis met de Kamina.

Hij weigerde zelfs zijn benoeming tot Hoofdaalmoezenier van de Belgische Strijdkrachten omdat hij liever bij "zijn" manschappen was. Hij bleef daar tot zijn pensioen..... om dan terug naar Antwerpen te gaan wonen bij zijn vrienden die hem verzorgd hebben tot aan zijn dood.



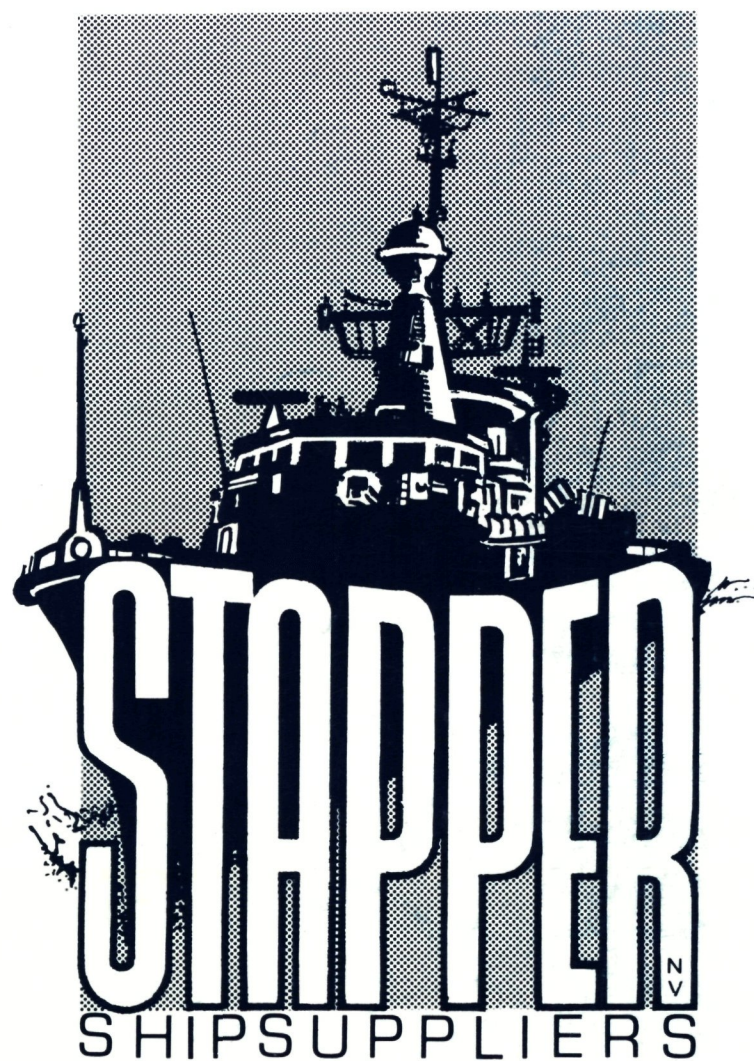
## WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ALDERWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK  
 ARDENNE AGRO S.A. - LEGLISE  
 BAEYENS Ch. - HOUTAIN-LE VAL  
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
 BILLET G. - BRUGGE  
 BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION VALMONT  
 BLAUWET R. - ASSEBROEK  
 BOECKMANS R. - BRUXELLES  
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE  
 BONNEWIJN F. - Tervuren  
 BORGHS B. - Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE  
 BOYDENS-WOUTERS M. - OOSTENDE  
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK  
 BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS  
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE  
 COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE  
 COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
 DE COSTER L. Premier maître-chef (e.r.) - IZMIR  
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. (Hre) - OHAIN  
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE  
 DELGOFFE V. Capitaine de frégate (Hre) - SCHILDE  
 DEPOORTER V. - HOEVENEN  
 DEPREZ M. - PARIS  
 DEROO J. - LOVENDEGEM  
 DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES  
 DESAEGER R. Capitaine de vaisseau (e.r.) - BRUXELLES  
 DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN  
 DESMYTTER A. - GREZ-DOICEAU  
 DE WACHTER M. - KAPELEN  
 DEWILDE-VANDENEECKHAUT N. Mevr. Wwe Vice-Admiraal (b.d.) - MIDDELKERKE  
 DUMONT-MAROTTE C. Vve. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ANHEE  
 ENEMAN R. Eerste Meester - OOSTENDE  
 GELDOLF M. - HASSELT  
 GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 GODDAERT M. - EKEREN  
 GÖEGBEUR R. - OOSTENDE  
 GOOSSENS J. - BLANKENBERGE  
 HEILMAN CH. - OOSTENDE  
 HELLEBAUT - AALST  
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE  
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
 HERBOTS P. - HASSELT  
 HESSENS F. - ANTWERPEN  
 HEUSDENS R. - STOU MONT  
 HOLVOET J. Commandant (e.r.) - OOSTENDE  
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE  
 HOUZEAU DE LEHAIE Cl Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. (Hre) - BINCHE  
 HUYGENS H. Luitenant-ter-zee - HEVERLEE  
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee (b.d.) - MORTSEL  
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM  
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
 LAUWERS E. - ANTWERPEN  
 LEGERIN G. Matroos - BREDENE  
 LEJUSTE R. - RENAIX  
 LEKEUX R. - BRUXELLES  
 LENOIR F. Capitaine de frégate (Hre) - LA HULPE  
 LEYMAN F. - ITTRE

MAES E. Erefregatkapitein - AALST  
 MAES F. - BRASSCHAAT  
 MARINECLUB - OOSTENDE  
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWERPEN  
 MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 MICHIELSENS M. Ere meester-chef - ST. ANDRIES  
 MOULART Ph. Capitaine de frégate (Hre) - BRUXELLES  
 NACHTEGAEL K. - OOSTENDE  
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM  
 NYSSEN L. - VERVIERS  
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS  
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT  
 PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK  
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE  
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) - HALTINNE  
 ROELS E. Erevaandrig-ter-zee - BRASSCHAAT  
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SAUSSEZ G. - REBECQ  
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau - OOSTENDE  
 SEVERIN R. - BRUXELLES  
 SIBRET M. Mme - ST. HUBERT  
 SIEGERS A. - TURNHOUT  
 STEELANDT R. - BRUGGE  
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE  
 STRUMANE R. Dr. Sc. Erefregatkapitein - MOL  
 SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY - MALMEDY  
 TAS J. - WAASMUNSTER  
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT  
 THOELIN G. - KOERSEL  
 TOREMANS G. - PELLEMBERG  
 TRUSSART B. - BRUXELLES  
 VALCKE - A 950 - ZEEBRUGGE  
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatkapitein - DEURNE  
 VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee - BRUXELLES  
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE  
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) - COURT ST. ETIENNE  
 VAN CLEVEN M. Luitenant-ter-zee - ARDOOIE  
 VAN DE GINSTE J. - BRUGGE  
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN  
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER  
 VAN DEN ENDE M. - MERKSEM  
 VANDENDAELIN M. Capitaine de frégate (R) - WOLUWE SAINT LAMBERT  
 VAN DEN ENDE M. Eerste meester-chef (b.d.) - MERKSEM  
 VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILSKERKE  
 VAN DER BEKEN - BOUSSU  
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES  
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - LEGLISE  
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN  
 VAN NECK D. - AALST  
 VERHEYDEN - BRUXELLES  
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES  
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee - BRUXELLES  
 VERLAINE J. - LIEGE  
 VITTONI V. - EUGIES  
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT  
 WOUTERS J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 30 maart 1998  
 Clôturé à la date du 30 mars 1998





# **STAPPER & Co n.v.**

---

**Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP**

**Telephone: (03) 541 13 59**

**Telex: Antw. 33.566**

**Telefax: (03) 541 59 37**